BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

*S
J
103
H63
1904
v. 8
ex. 2

Canada. Parlement.
Documents de la
session.

DATE	NAME - NOM
JUN 21 1971	RELIURE

Digitized by the Internet Archive
in 2013

http://archive.org/details/documents2021as1904cana

S
J
103
H63
1904
v.8
ex 2

DOCUMENTS DE LA SESSION

VOLUME 8

QUATRIÈME SESSION DU NEUVIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1904

VOLUME XXXVIII

☞Voir aussi la liste numérique, page 5.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA

QUATIÈME SESSION, NEUVIÈME PARLEMENT, 1904.

A

Actionnaires dans les banques chartrées.. 6
Afrique du Sud, contingents dans l'.. ... 139
Agriculture, Rapport annuel..... ... 15
Alaska, décision des arbitres, frontière de l'..... ..... . 46, 46*a*
Aluminum, Importations d' 109
Anglo-américaine, Cie de télégraphe..... 73, 73*a*
Archives du Canada..... 18
Assurance contre l'incendie, primes d'.... 110
Assurance, relevés des. 9
Assurances, Rapport annuel..... 8
Athabaska-Landing, pétrole à..... 118
Atlantique, pêcheries sur les côtes de l'... 97
Auditeur-général, Rapport annuel..... 1

B

Banques, soldes impayés dans les..... 7
Banques chartrées 6
Barrières garde-bestiaux..... 98
Bibliothèque du Parlement, Rapport annuel 33
Boyd, M... 81
British Canadian, Cie de prêt et de placement.... 48
Britton, Juge..... 142
Brise-glaces 147
Bronte-Harbour..... 80
Budgets .... 3 à 5*d*

C

Câble du Pacifique..... 106
Cales-sèches sur la côte du Pacifique. ... 86
Canada-Est, chemin de fer du..... 141
Canadien du Nord, chemin de fer..... 74, 133
Carabines-Ross, fabrication des..... ... 91
Chambres fraîches à fromages..... 95 à 95*b*
Chemins de fer, fosses garde-bestiaux..... 98
Chemins de fer et Canaux, rapport annuel. 20
Chemins à barrières de Montréal, Commission des 83, 145

C

Chemin de fer Canadien du Pacifique :
Affaires avec le Département de l'Intérieur 53
Terres vendues par le.. 56
Colombie-Britannique, différends industriels dans la 36*a*
Commerce, rapport annuel..... 10
Commerce et navigation, Rapport annuel 11
Commune de la garnison, Toronto..... 96
Commission des Ports..... 23
Commission de Géologie, rapport..... 26
Commission de Géographie..... 21*a*
Commissaire des phares..... 90
Comptes publics, Rapport annuel..... ... 2
Compagnies de steamers transatlantiques. 71
Conférence à Washington.. 125
Conseil du Trésor, Décisions du..... 39
Conseil Privé, Appels de causes au..... 127
Conseil du Trésor, décisions du..... 39
Comtés-Unis, Chemins de fer des..... 70
Contingents canadiens pour l'Afrique du Sud..... 139
Cotons, Importations des..... 89
Coupes de bois..... 66, 66*a*

D

Davis, Michael P..... 129
Décisions du Conseil du Trésor. 39
Délégués en Europe. 88
Dépenses imprévues. 43
Différends industriels dans la C.-B..... 36*a*
Directeur général des Postes, rapport annuel..... 24
Dividendes impayés dans les banques.... 7
Doukhobors, réserve des..... 60
Dugas, Blaise..... 94
Dundonald, Comte de 113, 113*a*

E

Echiquier, Cour de l'..... 59
Eclairage électrique, Inspection de l'..... 13

E

Ecole canadienne de tir 138
Engraissement des volailles dans l'I.P.-E. 136
Entrepôts frigorifiques 65, 65*a*
Evanturel, Lieutenant-colonel 85, 85*a*

F

Falsification des substances alimentaires.. 14
Fermes expérimentales 16
Fil d'engerbage 128, 128*a*
Fort-William, téléphones pour 99
France, steamers pour la 122
Fruits et légumes des E.-U 92

G

Gages raisonnables 140, 140*a*
Gallagher, L. L 72
Gauss, steamer 146
Gaz, Inspection du 13
Gendarmerie à cheval 28
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest 28
Goodrick, Henry 116
Gouvernement, service du télégraphe du.. 19*a*
Gouverneur général, mandats du 40
Grand-Tronc-Pacifique, chemin de fer.... 37, 37*a*, 100, 102, 117, 124.
Gregory, Lieutenant-colonel R. W 130, 130*a*

H

Hampton-Station, N.-B 82
Homard, pêches du 97, 123
Hope-Island 61, 61*a*
Houille et autre combustible 108
Huntingdon, bureau de poste de 81

I

Immigration, agents d' ..... 64 à 64*d*
Impressions et papeterie publiques 32
Inondations de la rivière Richelieu. 77
Instruments d'agriculture 54
Intérieur, rapport annuel 25
I.P.-E., Engraissement de volailles dans l' 136
I.P.-E., Pêches de haute mer 137
I.P.-E., Industrie de homard 123
I.P.-E., Chemins de fer de l' ..... 104 à 104*b*
I.P.-E., Service de télégraphe 73, 73*a*
Irena, Bureau de poste d' 101
Iroquois, Sauvages 105
Irrigation du Nord-Ouest 50

J

Jackson, J. B 107, 107*a*
Juge Winchester 102
Justice, Rapport annuel 34

L

Légumes et fruits des E.-U 92
Le Malou, Steamer 132

M

Mabou, Crémerie de 134
Major général Comte de Dundonald. ... 113, 113*a*
Malles pour le Royaume-Uni 89
Manchester. steamers de la ligne de 75
Mandats du Gouverneur général 40
Marchandises canadiennes expédiées dans des navires des E.-U 62
Marine marchande, liste de la. 21*b*
Marine et Pêcheries, Ingénieur en chef.. 90
Marine, Rapport annuel 21
Matane, Maître de poste de 119
Mesures, Inspection des 13
Métis, Scrip des ..... 67 à 67*d*
Milice et Défense, Rapport annuel 35
Milice, 9e régiment de 112
Montréal, Compagnie d'assurance contre l'incendie 58, 115
Moutons, Expéditions de, aux E.-U 120
Mutual Reserve Life Association 69

N

Nappan, station d'industrie laitière à 135
Nash, E. A 93
National Transcontinental, chemin de fer. 37, 37*a* 100, 102, 117, 124.
Navires, liste des 21*b*
Neuvième régiment de milice 112
Nord-Ouest, Gendarmerie à cheval du... 28
Nord-Ouest, Irrigation du 50
Nouveau-Brunswick, Cause en appel 127

O

Obligations et garanties 47
Ossekeag, N.-B 82
Ottawa, Commission d'améliorations d'.. 42
Ouellet, Major 85, 85*a*

P

Pêches avec des rets à trappes 144
Pêcheries, Rapport annuel 22
Pénitenciers, Rapport annuel sur les 34
Pesage des produits de la ferme 143
Pétrole à Athabaska-Landing 118
Pétrole à l'état naturel 118
Poids, mesures, etc 13
Police fédérale 45
Port-Arthur, Téléphone pour 99
Produits de la laiterie 143
Protocole de la Conférence de Washington 125
Provinces maritimes, steamers pour les... 76

Q

Quarantaine, Affaires de la 121
Québec Central, Chemin de fer 114

R

Registres du thermographe..... 65, 65*a*
Représentation dans la Chambre des Communes..... 127
Revenu de l'Intérieur, Rapport annuel... 12
Rivière Richelieu, Inondations de la..... 77
Rivière Saskatchewan..... 78
Rive Sud, Chemin de fer de la..... 70

S

Saint-Alphonse, quai de..... 145
Sauvages, Acte des..... 55
Sauvages, affaires des, Rapport annuel.. 27
Savard, P. V..... 87 (1) 87 (2)
Secrétariat d'Etat, Rapport annuel..... 29
Service civil:
Assurance..... 41
Examinateurs..... 31
Liste..... 30
Nominations et promotions..... 58
Retraites..... 38
Service de steamers pour la France..... 122
Service de télégraphe de l'Etat..... 19*a*
Soldes non-réclamés dans les banques... 7
Statistique criminelle..... 17
Steamer *Gauss*..... 146
Steamer *Le Malou*..... 132
Subventions aux steamers..... 76

T

Terres fédérales..... 51, 52
Toronto, Commune de la garnison à..... 96
Toronto, Ile et port de..... 79
Travail, Département du, Rapport annuel 36
Travaux publics et autres..... 63
Travaux Publics, Rapport annuel..... 19
Treadgold, Syndicat..... 126
Trent, Canal de la vallée de la..... 49, 49*a*

U

Unions ouvrières..... 103

V

Vancouver, travaux d'art à..... 86
Ventilation des voitures de chemin de fer. 68
Ventilation des navires..... 65, 65*a*

W

Walkerton, Service de la malle à..... 57
Winchester, Juge..... 102
Winnipeg à la Baie d'Hudson, Chemin de fer de..... 133

☞ Voir aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangés par ordre numérique, avec leurs titres au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME B.

Recensement du Canada, 1901. Second volume...*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME N° 1.

(Ce volume est relié en deux parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903 (vol. I et II). Présenté le 22 mars 1904, par l'hon. W. S. Fielding.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME N° 2.

2. Comptes publics du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903. Présentés le 16 mars 1904, par l'hon. W. S. Fielding ....*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
3. Budget des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice se terminant le 30 juin 1905. Présenté le 16 mars 1904, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
4. Budget supplémentaire pour l'exercice se terminant le 30 juin 1904. Présenté le 22 avril 1904, par l'hon. W. S. Fielding..... .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
5. Budget supplémentaire additionnel pour l'exercice se terminant le 30 juin 1904. Présenté le 30 mai 1904, par l'hon. W. S. Fielding.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

5*a*. Budget supplémentaire additionnel pour l'exercice se terminant le 30 juin 1904. Présenté le 28 juin 1904, par l'hon. W. S. Fielding.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

5*b*. Budget supplémentaire pour l'exercice se terminant le 30 juin 1905. Présenté le 25 juillet 1904, par l'hon. W. S. Fielding.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

5*c*. Budget supplémentaire additionnel pour l'exercice se terminant le 30 juin 1904. Présenté le 3 août 1904, par l'hon. W. S. Fielding..... .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

5*d*. Budget supplémentaire additionnel pour l'exercice se terminant le 30 juin 1905. Présenté le 3 août 1904, par l'hon. W. S. Fielding.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

6. Liste des actionnaires des banques chartrées du Canada, à la date du 31 décembre 1903. Présentée le 17 mai 1904, par l'hon. W. S. Fielding....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME N° 3.

7. Rapport des dividendes restant impayés et soldes non réclamés et des traites et lettres de change impayées depuis cinq ans ou plus, avant décembre 1903, dans les banques chartrées du Canada. Présenté le 26 mai 1904, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session,
8. Rapport du surintendant des assurances pour l'année terminée le 31 décembre 1903.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
9. Sommaires des rapports des compagnies d'assurance en Canada, pour l'année 1903. Présentés le 13 avril 1904, par l'hon. W. S. Fielding .. . .*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME N° 4.

10. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903. Présenté le 16 mars 1904, par l'hon. J. Sutherland.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME N° 5.

11. Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1903. Présentés le 16 mars 1904, par l'hon. W. Patterson...*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME N° 6.

12. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903. Partie I, Accise, etc. Présentés le 16 mars 1904, par l'hon. L. P. Brodeur.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

13. Partie II, Inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903. Présentée le 16 mars 1904, par l'honorable M. Brodeur.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

14. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903. Partie III, Falsification des substances alimentaires. Présentés le 7 avril 1904, par l'hon. L. P. Brodeur.....*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

15. Rapport du ministre de l'Agriculture, pour l'exercice terminé le 31 octobre 1903. Présenté le 22 mars 1904, par l'hon. W. S. Fielding.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'année 1903. Présenté le 27 mai 1904, par l'hon. S. A. Fisher.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME N° 7.

17. Statistique criminelle pour l'exercice terminé le 30 septembre 1903.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

18. Rapport sur les Archives du Canada, 1903. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

19. Rapport annuel du ministre des Travaux publics, pour l'exercice clos le 30 juin 1903. Présenté le 16 mars 1904, par l'hon. J. Sutherland.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

19*a*. Rapport spécial sur le service télégraphique de l'Etat compilé par le département des Travaux publics. Présenté le 16 juin 1904, par Sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME N° 8.

20. Rapport annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1903. Présenté le 12 avril 1904, par l'hon. H. R. Emmerson.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

21. Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries (Marine), pour l'exercice terminé le 30 juin 1903. Présenté le 24 mars 1904, par l'hon. J. R. Préfontaine.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

21*a*. Quatrième rapport annuel de la Commission de Géographie du Canada, 1903.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME N° 9.

21*b*. Liste des navires publiée par le Ministère de la Marine et des Pêcheries, soit une liste des navires inscrits dans les registres du Canada, le 31 décembre 1903.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

22. Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries (Pêcheries), pour l'exercice terminé le 30 juin 1903. Présenté le 6 avril 1904, par l'hon. J. R. Préfontaine.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

23. Rapport de la Commission des Ports, etc., 1903.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME N° 10.

24. Rapport du maître général des Postes pour l'exercice terminé le 30 juin 1903. Présenté le 16 mars 1904, par Sir William Mulock.... .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

25. Rapport annuel du département de l'Intérieur pour l'exercice terminé le 30 juin 1903. Présenté le 16 mars 1904, par l'hon. C. Sifton. ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME N° 11.

26. Rapport sommaire de la Commission géologique pour l'année civile 1903. Présenté le 5 juillet 1904, par Sir Richard Cartwright..... ... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

27. Rapport annuel du département des Sauvages pour l'exercice terminé le 30 juin 1903. Présenté le 8 juillet 1904, par l'hon. C. Sifton .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

28. Rapport de la police à cheval du Nord-Ouest pour 1903. Présenté le 18 avril 1904, par Sir Wilfrid Laurier.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME N° 12.

29. Rapport du Secrétaire d'Etat du Canada, pour l'année civile 1903. Présenté le 16 mars 1904, par l'hon. J. Sutherland..... ... . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

30. Liste du service civil pour 1903. Présentée le 16 mars 1904, par Sir Wilfrid Laurier.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

31. Rapport du Bureau des examinateurs du service civil, pour l'année 1903. Présenté le 26 avril 1904, par Sir Wilfrid Laurier ... .*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

32. Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques, pour l'exercice 1903. Présenté le 28 avril 1904, par Sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

33. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement pour l'exercice 1903. Présenté le 11 mars 1904, par l'Orateur..... ... .*Imprimé pour les documents de la session.*

34. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1903. Présenté le 11 avril 1904, par l'hon. C. Fitzpatrick.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

35. Rapport du département de la Milice et de la Défense du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1903. Présenté le 10 mai 1904, par Sir Frederick Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME N° 13.

36. Rapport du département du Travail pour l'exercice terminé le 30 juin 1903. Présenté le 16 mars 1904, par Sir William Mulock..... ..... .*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

36*a*. Minutes de la preuve faite devant la Commission royale chargée de s'enquérir des différends industriels dans la province de la Colombie-Britannique. Présentée le 15 juillet 1904, par Sir William Mulock..... ....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

37. Contrat passé entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie dite *The Grand Trunk Pacific Railway Company*, en date du 8 mars 1904, modifiant sous quelques rapports les dispositions du contrat entre Sa Majesté et Sir Charles Rivers Wilson et autres représentant la dite compagnie, dont copie constitue l'annexe de l'Acte 3 Edouard VII, chap. 71. Présenté le 11 mars 1904, par Sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

37*a*. Changements projetés dans le contrat *re Grand Trunk Pacific Railway Company*, et correspondance à ce sujet. Présentés le 28 mars 1904, par Sir Wilfrid Laurier.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

38. Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et le grade de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et le salaire du nouveau titulaire, durant l'année expirée le 31 décembre 1903. Présenté le 16 mars 1904, par l'honorable W. S. Fielding.
Pas imprimé.

VOLUME N° 13—*Suite.*

39. Rejet par le conseil du Trésor des décisions de l'Auditeur général entre le commencement de la session de 1903 et la session de 1904. Présenté le 16 mars 1904, par l'honorable W. S. Fielding. *Pas imprimé.*

40. Relevés des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session du Parlement, à compte de l'exercice 1903-1904. Présenté le 16 mars 1904, par l'honorable W. S. Fielding.....*Pas imprimé.*

41. Relevé conforme à la clause 17 de l'Acte d'assurance du service civil, pour l'année expirée le 30 juin 1903. Présenté le 16 mars 1904, par l'hon. W. S. Fielding.....*Pas imprimé.*

42. Etat des recettes et dépenses de la Compagnie d'amélioration de l'Ottawa, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903. Présenté le 16 mars 1904, par l'hon. W. S. Fielding.....*Pas imprimé.*

43. Etat indiquant les dépenses imprévues du 1er juillet 1903 au 10 mars 1904. Présenté le 16 mars 1904, par l'hon. W. S. Fielding.....*Pas imprimé.*

44. Ordonnances du Territoire du Yukon, passées par le conseil de ce Territoire au cours de l'année 1903. Présentées le 17 mars 1904, par Sir Wilfrid Laurier.....*Pas imprimées.*

45. Rapport du commissaire de la police fédérale pour l'année 1903. Présenté le 17 mars 1904, par l'hon. W. S. Fielding .....*Pas imprimé.*

46. Sentence arbitrale du Tribunal sur la délimitation de la frontière de l'Alaska. Présentée le 22 mars 1904, par Sir Wilfrid Laurier.....*Imprimée pour les documents de la session.*
Note.—Ce document est compris dans le n° 46*a*.

46*a*. Correspondance relative à la frontière de l'Alaska, avec la sentence rendue par le tribunal à cet effet. Présentée le 8 juillet 1904, par Sir Wilfrid Laurier.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

47. Etat en détail de toutes les obligations et les garanties enregistrées au département du Secrétaire d'Etat du Canada depuis le dernier état (24 mars 1903) soumis au Parlement du Canada en vertu de l'article 23 du chapitre 19 des Statuts Revisés du Canada. Présenté le 23 mars 1904, par Sir Wilfrid Laurier.....*Pas imprimé.*

48. Etat des affaires de la Compagnie Anglo-Canadienne de prêt et de placement, à la date du 31 décembre 1903. Présenté le 21 mars 1904, par l'Orateur ..... *Pas imprimé.*

49. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 mars 1904.—Copie du rapport de M. McLeod, I.C., sur la continuation du canal de la Vallée de la Trent entre le lac Rice et le lac Ontario. Présentée le 28 mars 1904.—*M. Blain*..... .... *Imprimée pour les documents de la session.*

49*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1904.—Copie de tous rapports d'ingénieurs, plans, profils et autres détails concernant les études faites pour la section méridionale du canal de la Vallée de la Trent, entre le lac Rice et le lac Ontario par les deux tracés *via* Trenton et Port-Hope. Aussi, un relevé du coût comparatif de chaque route. Présentée le 2 mai 1904.—*M. Blain*.....*Pas imprimée.*

50. Etat donnant les ordres en conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 1er janvier et le 31 décembre 1903, aux termes de la clause 52 de l'Acte d'irrigation du Nord-Ouest, chapitre 35, 61 Victoria. Présenté le 30 mars 1904, par l'hon. C. Sifton.....*Pas imprimé.*

51. Etat donnant les arrêtés du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* et la *Gazette de la Colombie Anglaise*, entre le 1er janvier et le 31 décembre 1903, aux termes du paragraphe *(d)* de la clause 38 des règlements concernant l'arpentage, l'administration, l'affectation et la gestion des terres fédérales dans les limites de la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présenté le 30 mars 1904, par l'hon. C. Sifton..... *Pas imprimé.*

52. Arrêtés du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 1er janvier et le 31 décembre 1903, conformément aux dispositions de la clause 91 de l'Acte des terres fédérales, chapitre 54 des Statuts Revisés du Canada, et ses amendements. Présentés le 30 mars 1904, par l'hon. C. Sifton.
Pas imprimés.

53. Etat donnant la correspondance, ordres en conseil, plans et papiers, etc., concernant les affaires de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien (en tant que le département de l'Intérieur est concerné) depuis le dernier état présenté au Parlement en vertu de la résolution du 20 février 1882. Présenté le 30 mars 1904, par l'hon. C. Sifton.....*Pas imprimé.*

54. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1904.—Etat donnant le montant des remises de droits payés sur les instruments agricoles depuis le 30 juin 1901 jusqu'au 30 juin 1903, à chaque maison de commerce qui a exporté ces instruments pendant les années ci-dessus. Présentée le 11 avril 1904.—*M. Roche (Marquette)*..... .... *Pas imprimée.*

VOLUME N° 13—*Suite.*

55. Etat indiquant les remises d'intérêt faites aux termes de l'article 141, tel qu'ajouté à l'Acte des sauvages par l'article 8, chapitre 35, 58-59 Victoria, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903. Présenté le 11 avril 1904, par l'hon. C. Sifton. ..... *Pas imprimé.*

56. Relevé de toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien depuis le 1er octobre 1902 jusqu'au 1er octobre 1903. Présenté le 11 avril 1904, par l'hon. C. Sifton. *Pas imprimé.*

57. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1904.—Copie de toute correspondance échangée depuis le 1er janvier 1904, entre le ministre des Postes et le maire de la ville de Walkerton au sujet de l'irrégularité du service postal de la ville de Walkerton. Présentée le 11 avril 1904.—*M. Donnelly*..... *Pas imprimée.*

58. Etat donnant les noms et salaires de toutes personnes nommées ou promues dans le service civil en 1903. Présenté le 13 avril 1904, par l'hon. W. S. Fielding..... *Pas imprimé.*

59. Ordres de la Cour de l'Echiquier, aux termes de l'article 55 de l'Acte 50-51 Vic., tel qu'amendé par l'Acte 52 Vic., chap. 8. Présentés le 13 avril 1904, par l'hon. C. Fitzpatrick..... *Pas imprimés.*

60. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1904.—Copie de toute correspondance, pétitions et papiers entre aucuns des colons du township 27, rangs 31 et 32, et du township 28, rangs 31 et 32, et aucun département du gouvernement, au sujet de l'addition de ces townships à la réserve des Doukhobors. Présentée le 14 avril 1904. —*M. Roche (Marquette).* *Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 mars 1904.—Copie de toute correspondance concernant la coupe de bois sur l'île Hope, dans la baie Georgienne, par toutes personne ou personnes quelconques pendant les années 1903 et 1904. Présentée le 14 avril 1904.—*M. Bennett.* *Pas imprimée.*

61*a*. Réponse supplémentaire au n° 61. Présentée le 28 avril 1904..... *Pas imprimée.*

62. Copie du décret du conseil concernant l'expédition de marchandises canadiennes dans des navires américains *viâ* St. Michaels, avec les règlements et instructions émis en 1898 et les années subséquentes ; et aussi, copie de la correspondance concernant l'émission d'ordres et d'instructions pour la saison de 1905. Présentée le 19 avril 1904, par l'honorable Wm. Paterson. *Imprimée pour les documents de la session.*

63. Extrait d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 11 mars 1904, concernant l'administration et le contrôle de travaux publics et autres (3 Edouard VII, chap. 53) pourvoyant au transfert à un autre ministre ou département, par le Gouverneur en conseil, de l'administration, de la charge et de la direction de tous travaux publics, ou de tout pouvoir ou fonction concernant une entreprise ou une catégorie de travaux quelconques, de nature publique ou privée qui sont assignés ou conférés par statut à quelque ministre ou département. Présenté le 20 avril 1904, par Sir Wilfrid Laurier..*Imprimé pour les documents de la session.*

64. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 mars 1904.—Etat donnant les noms et le nombre de fonctionnaires employés par le gouvernement du Canada en rapport avec l'immigration, le salaire de chacun, le montant d'argent dépensé en Canada pour des fins d'immigration, le chiffre total des dépenses se rapportant à l'immigration pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1903, les frais d'annonces, ainsi que le montant des dépenses pour édiffces, et en quelles localités. Présentée le 20 avril 1904.—*M. Wilson*..... *Imprimee pouv les documents de la session.*

64*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 mars 1904.—Etat donnant les noms et le nombre de tous les agents d'immigration employés à commission par le gouvernement fédéral dans la Grande-Bretagne et l'Irlande, les Etats-Unis et en Europe, spécifiant chaque pays, et indiquant le chiffre de la commission payée pour chaque immigrant à chaque agent, le nombre d'immigrants expédiés en Canada par chaque agent, le montant d'argent payé à chaque agent à titre de commission, et le montant alloué à chaque agent pour ses dépenses, depuis le 30 juin 1902 jusqu'au 1er janvier 1904. Présentée le 20 avril 1904.—*M. Wilson*..*Imprimée pour les documents de la session.*

64*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 mars 1904.—Etat donnant les noms et le nombre de tous les agents d'immigration salariés employés par le gouvernement fédéral depuis le 30 juin 1902 jusqu'au 1er janvier 1904 dans la Grande-Bretagne et l'Irlande, les Etats-Unis d'Amérique et d'Europe, le salaire payé à chacun, le montant alloué à chacun pour ses dépenses, ainsi que le nombre d'immigrants expédiés en Canada par chacun des dits agents. Présentée le 22 avril 1904.—*M. Wilson*..... *Imprimée pour les documents de la session.*

VOLUME N° 13—*Suite.*

65. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 mars 1904.—Copie de toutes les données thermographiques prises à bord des steamers transatlantiques depuis janvier 1903, et indiquant,—1. Le nom du steamer ; 2, la date de la mise en place du thermographe ; 3, la date à laquelle le steamer a quitté le port ; 4, si le compartiment était (*a*) à air froid ; (*b*) à air chaud ; (*c*) ou rafraîchi au moyen de ventilateurs mécaniques ; (*d*) ou par simple ventilation ordinaire, ou si les données ont été prises sur le pont ou autre endroit à l'abri des rayons du soleil ; 5, en quel endroit du compartiment était placé le thermographe. Présentée le 20 avril 1904.—*M. Smith (Wentworth).*
Pas imprimée.

65*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 mars 1904.—Copie de toute correspondance, jusqu'à date, échangée entre le département de l'Agriculture et les compagnies de steamers au sujet de la ventilation artificielle de la cale des navires. Présentée le 22 avril 1904.—*M. Smith (Wentworth)*.... .....*Pas imprimée.*

66. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1904.—Etat donnant,—1. Le nombre de concessions forestières accordées par le gouvernement depuis le 15 mars 1902 dans la province du Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, et leur situation ; 2, les noms des concessionnaires dans chaque cas, et le prix payé pour chaque concession ; 3, copie des soumissions pour chaque concession et les noms des journaux qui ont publié les annonces demandant des soumissions. Présentée le 22 avril 1904.—*M. Roche (Marquette)* .....*Pas imprimée.*

66*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 mars 1904.—Etat indiquant le nombre de concessions de fonds de bois accordés dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest entre les années 1878 et 1896, inclusivement, le nombre de milles compris dans ces concessions et le montant d'argent reçu par le gouvernement pour chaque mille, reçu pour les dites concessions. Aussi, un état indiquant le nombre de concessions similaires accordées depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, et le montant, par mille, reçu pour les dites concessions. Présentée le 22 avril 1904.—*M. McCreary*.....*Pas imprimée.*

67. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 17 mars 1904.—Copie de toutes pétitions, mémoires et correspondance, concernant la répartition du *scrip* des métis dans le Manitoba et les Territoires, jusqu'à date. Aussi, copie de tous rapports et décrets du conseil à cet effet. Présentée le 22 avril 1904.—*M. LaRivière*.....*Pas imprimée.*

67*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1904.—Copie de toutes pétitions, lettres et autre correspondance entre les métis du district de Saskatchewan et le gouvernement fédéral se rapportant en quelque manière aux griefs des métis en 1883-84 et 85, et de toute correspondance entre le gouvernement fédéral et ses officiers et autres dans le district de Saskatchewan antérieurement au soulèvement de 1885, se rapportant en quelque manière aux griefs des dits métis. Présentée le 31 mai 1904.—*M. McCreary*.....*Pas imprimée.*

67*b*. Réponse supplémentaire au n° 67. Présentée le 31 mai 1904.....*Pas imprimée.*

67*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1904.—Copie de toutes lettres, pétitions et correspondance entre D. R. McDowel, écr., M.P., et le gouvernement concernant le paiement des réclamations produites à la suite du soulèvement et l'émission de *scrip* en faveur des métis dans le district de Saskatchewan. Présentée le 10 juin 1904.—*M. McCreary*... *Pas imprimée.*

67*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1904. Etat indiquant :—1. Le nombre de lots de 240 acres de terre répartis entre les métis dans le Manitoba, et le nombre d'acres couvert par ces octrois. 2. Le nombre de *scrips* répartis entre les enfants métis dans le Manitoba, et leur valeur nominale totale. 3. Le nombre de *scrips* répartis entre les chefs de familles métisses dans le Manitoba, et leur valeur nominale totale. 4. Le nombre de *scrips* répartis entre les colons blancs originaires dans le Manitoba, et leur valeur nominale totale. 5. Le nombre de *scrips* émis en lieu du privilège de coupe de foin dans le Manitoba, et leur valeur nominale totale. 6. Les *scrips* et certificats de terre émis pour service militaire. 7. Les *scrips* émis en faveur de la police à cheval du Nord-Ouest. 8. Les *scrips* émis en faveur des compagnies de colonisation, les noms des dites compagnies, et la valeur nominale de ces *scrips*. 9. Tous autres *scrips* émis par le département de l'Intérieur, à qui donnés, pour quel objet, et la valeur nominale respective de ces *scrips*. 10. Le nombre de chaque espèce de *scrips*, convertibles soit en espèces soit en terre, émis en faveur des métis du Nord-Ouest. 11. Le nombre et la valeur nominale de tous les *scrips* ci-dessus mentionnés, non rentrés à la date du 31 décembre 1903. Présentée le 13 juillet 1904.—*M. LaRivière*... *Pas imprimée.*

VOLUME N° 13—*Suite.*

68. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1904.—Copie de toute correspondance et arrangements entre le gouvernement et toutes compagnies de chemins de fer du Canada, jusqu'à date, au sujet de la ventilation des wagons de chemins de fer. Présentée le 22 avril 1904.—*M. Smith (Wentworth).....Pas imprimée.*

69. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 14 avril 1904.—Etat des opérations de la *Mutual Reserve Life Association*, ci-devant connue sous le nom de la *Mutual Reserve Fund Life Association*, pour les années 1891 à 1904 inclusivement,—contenant sous des en-têtes séparées, avec détails et avec l'addition des chiffres pour les années mentionnées, les indications ci-dessous :—1. Le revenu en Canada. 2. La dépense ou les déboursés en Canada, avec détail. 3. Le compte des billets de prime. 4. Divers. 5. Liste des polices. 6. Détails de terminaisons. 7. Etat général des affaires de 1891 à 1904 inclusivement. A. Revenu en détail. B. Déboursés. C. Actif au grand livre. D. Actif non porté au grand livre. E. Passif. F. Liste des polices. Aussi, copie du dernier rapport présenté par cette compagnie au département de l'assurance à Ottawa en l'année 1904. Présentée (au Sénat) le 21 avril 1904.—*Hon. M. Domville.....Pas imprimée.*

70. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1904.—Copie de toute correspondance avec le gouvernement du Canada touchant le fusionnement des chemins de fer de la Rive Sud, des Comtés-Unis, et de la Vallée de Richelieu-Est, ou d'aucuns d'eux, de tous décrets du conseil concernant ce fusionnement, et de toute correspondance relative à la nomination d'un séquestre de la Compagnie de chemin de fer de la Rive Sud. Présentée le 25 avril 1904.—*M. Monk. Pas imprimée.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 mars 1904.—Copie de toutes conventions intervenues depuis le 1er janvier 1903 entre le gouvernement du Canada et toutes compagnies quelconques de steamers transatlantiques qui reçoivent un bonus ou une subvention du dit gouvernement. Présentée le 26 avril 1904.—*M. Smith (Wentworth)..... Pas imprimée.*

72. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 mars 1904.—Copie de toute correspondance, pétitions et autres documents en la possession du gouvernement, au sujet des accusations portées contre L. L. Gallagher, maître de poste à Wilton, comté de Lennox, Ontario, et de la destitution de ce dernier. Présentée le 29 avril 1904.—*M. Wilson.....Pas imprimée.*

73. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 6 octobre 1903, demandant toutes les communications échangées entre le gouvernement du Canada ou quelqu'un de ses membres, et la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine, toute autre compagnie de télégraphe, le gouvernement provincial de l'Ile du Prince-Edouard, toute chambre de commerce de l'Ile du Prince-Edouard ou de quelqu'autre province et quelque représentant de l'Ile du Prince-Edouard dans la Chambre des Communes, relativement à l'amélioration du service télégraphique entre l'Ile du Prince-Edouard et l'intérieur du Dominion. Présentée (au Sénat) le 27 avril 1904.—*Hon. M. Ferguson.....Pas imprimée.*

73*a*. Réponse supplémentaire à une adresse du Sénat en date du 6 octobre 1903, demandant toutes les communications échangées entre le gouvernement du Canada ou quelqu'un de ses membres, et la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine, toute autre compagnie de télégraphe, le gouvernement provincial de l'Ile du Prince-Edouard, toute chambre de commerce de l'Ile du Prince-Edouard ou de quelqu'autre province et quelque représentant de l'Ile du Prince-Edouard dans la Chambre des Communes, relativement à l'amélioration du service télégraphique entre l'Ile du Prince-Edouard et l'intérieur du Dominion ; aussi, copie de tout contrat existant entre le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine, relativement à l'usage des lignes et bureaux du dit chemin de fer pour service télégraphique. Présentée (au Sénat) le 31 mai 1904.—*Hon. M. Ferguson.....Pas imprimée.*

74. Copie de l'Acte passé le 29 juillet 1903, entre la Compagnie du chemin de fer du Nord du Canada et Sa Majesté le Roi, représenté par l'honorable ministre des Finances et Receveur général du Canada. Présentée le 2 mai 1904, par l'hon. W. S. Fielding.....*Pas imprimée.*

75. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1904.—Copie du contrat passé entre le gouvernement du Canada et les steamers de la ligne de Manchester pour le service à faire pendant la saison de 1903. Présentée le 2 mai 1904.—*M. Lancaster.....Pas imprimée.*

76. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1904.—Copie de toutes pétitions, mémoires, lettres et autre correspondance entre la Chambre de commerce Maritime, celle de Charlottetown, celle d'Alberton et de Prince-Ouest et le gouvernement, au sujet d'une subvention pour une ligne de steamers devant desservir Chatham, N.-B., Alberton et New-London, I.P.-E., Sydney, N.-E., les îles de la Madeleine et Saint-Jean, Terre-Neuve. Présentée le 2 mai 1904.—*M. Hackett. Pas imprimée.*

VOLUME N° 13—*Suite.*

77. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 mars 1904.—Copie de toute correspondance, pétitions, reclamations et autres documents en la possession du gouvernement, relatifs aux dommages soufferts par les cultivateurs des comtés de Saint-Jean et Iberville et Missisquoi par les inondations de la rivière Richelieu. Présentée le 3 mai 1904.—*M. Demers (Saint-Jean et Iberville).* *Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 mars 1904.—Etat indiquant le montant dépensé par le gouvernement du Canada pour améliorer la navigation de la rivière Saskatchewan. dans les Territoires du Nord-Ouest. Présentée le 3 mai 1904.—*M. McCreary.... Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 mars 1904.—Copie de toute correspondance depuis le 1er mars 1903, y compris les rapports, lettres et télégrammes, etc., échangés entre le gouvernement du Canada ou aucun de ses officiers ou ingénieurs ou autres personnes touchant les dommages causés par les eaux du lac Ontario à l'île faisant face à Toronto ; aussi, copie de tous ordres donnés ou instructions émises au sujet des travaux nécessaires ou à faire pour protéger la dite île et le port de Toronto. Présentée le 3 mai 1904.—*M. Osler.....Pas imprimée.*

80. Réponse à un ordre du 23 mars 1904.—Etat donnant les noms de toutes les personnes employées, au cours de l'exercice 1900-01, aux travaux d'amélioration du port de Bronte se rapportant à la construction ou aux réparations de la jetée, en qualité de contremaîtres, commis des travaux, charpentiers, journaliers ou en toute autre qualité, et les divers gages payés à chacune d'elles. Aussi un état donnant des renseignements semblables pour chacune des deux années fiscales suivantes, ainsi que pour le semestre terminé le 1er janvier 1904. Présentée le 3 mai 1904.—*M. Henderson.* *Pas imprimée.*

81. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1904.—Copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance, pétitions, mémoires, documents et papiers au sujet de la récente nomination de M. Boyd comme maître de poste du village de Huntingdon, dans la province de Québec, ou de la vacance à remplir par suite du décès du maître de poste. Présentée le 8 mai 1904, —*M. Borden (Halifax)..... Pas imprimée.*

82. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1904.—Copie de tous documents, mémoires, pétitions, rapports et correspondance concernant le transfert du bureau de poste de Ossekeag ou Hampton-Station, comté de King, N.-B., de la station du chemin de fer au magasin de R. H. Smith. Présentée le 3 mai 1904.—*M. Hughes, (Victoria).....Pas imprimée.*

83. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1904.—Etat indiquant le montant dû actuellement par la Commission des chemins à barrières de Montréal au gouvernement du Canada, et les sommes reçues par ce dernier à titre d'intérêts sur les obligations de la dite commission depuis 1895. Présentée le 3 mai 1904.—*M. Monk..... Pas imprimé.*

84. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1904.—Etat indiquant,—1. La quantité et la valeur du coton brut importé en Canada chacune des six dernières années, et la quantité et la valeur du coton brut exporté (s'il en est) pendant la même période. 2. De quels pays il a été importé, et la quantité et la valeur des importations provenant de chaque pays. 3. La quantité et la valeur du coton manufacturé importé en Canada chacune des six dernières années. 4. De quels pays il a été importé et la quantité et la valeur des importations provenant de chaque pays. 5. La quantité et la valeur du coton manufacturé exporté du Canada chacune des six dernières années. 6. En quels pays il a été exporté. Présentée le 14 mai 1904.—*M. Thompson (Haldimand et Monck).* *Pas imprimée.*

85. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1904.—1. Copie de l'enquête tenue en février dernier à Québec par le tribunal spécial nommé pour s'enquérir de la plainte portée par le lieutenant-colonel Evanturel, commandant le 9e régiment de la milice active, contre le major Ouellet, du dit régiment. 2. Copie de la recommandation du commandant du 7e district militaire à l'effet de continuer pour une seconde fois le dit lieutenant-colonel Evanturel dans le commandement du dit 9e régiment. 3. Copie de toute correspondance se rattachant à la dite deuxième prolongation du terme de commandement du dit lieutenant-colonel Evanturel ou se rapportant à la dite enquête. Présentée le 4 mai 1904.—*M. Casgrain..... Pas imprimée.*

85*a*. Réponse supplémentaire au n° 85. Présentée le 15 juin 1904 .....*Pas imprimée.*

86. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1904 :—(*a*) Copie de toutes lettres, télégrammes, communications écrites et correspondance entre le gouvernement ou aucun de ses départements, ou aucun ministre, sous-ministre, officiers ou autre personne agissant au nom du gouvernement, et la Compagnie dite *The Vancouver Engineer Works (Limited)*, ou aucun employé

VOLUME N° 13—*Suite.*

ou autre personne agissant au nom de la dite compagnie, au sujet de l'agrandissement de bassins de radoub sur la côte du Pacifique ; (*b*) Copie de toutes lettres, télégrammes, communications écrites et correspondance entre le gouvernement ou aucun de ses départements, surtout ceux des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries, et N. Thompson et Cie ou aucun membre de cette maison, D. G. McDonnell, F. Burnett, R. Kelly, R. G. MacPherson et C. G. Johnson, ou l'un d'eux, au sujet de l'agrandissement de bassins de radoub sur la côte du Pacifique ; (*c*) Copie de toutes lettres, télégrammes, communications écrites et correspondance entre le gouvernement, ou aucun de ses départements, ou aucun officier agissant ou prétendant agir au nom du gouvernement, et toutes personnes quelconques au sujet de l'agrandissement de bassins de radoub, sur la côte du Pacifique ou de la création d'un bassin ou de bassins de radoub sur cette côte ; (*d*) Copie de tous décrets du conseil et autres documents quelconques au sujet des matières susmentionnées ou d'aucune de ces matières. Présentée le 4 mai 1904.—*M. Haggart*..... ....*Pas imprimée.*

87. (1). Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1904.—Copie de tous rapports, opinions, lettres et correspondance ou écrits, envoyés, donnés ou transmis au gouvernement, ou à aucun département, ou à aucun ministre par P. V. Savard, écr, depuis le 14 mai 1903, date de sa nomination (voir *Débats*, édition non revisée, 1904, p. 235) jusqu'au 10 mars 1904, au sujet de l'enquête faite par le dit Savard, écr, sur le fait de savoir comment les autorités provinciales de Québec ont acquis la seigneurie de Mingan, et quel droit la province avait à cette propriété antérieurement à son transfert à la Compagnie du Labrador (voir *Débats*, 1904, édition non revisée, p. 230). Présentée le 5 mai 1904.—*M. Casgrain* ....*Pas imprimée.*

87. (2). Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 17 mars 1904.--Copie de tout arrêté en conseil, arrêté ministériel ou autre document nommant M. P. V. Savard, avocat, autrefois député, à une position sous le gouvernement, dans le cours des années 1902, 1903 ou 1904, de toute correspondance en rapport avec telle nomination ou s'y rattachant et de tous comptes, en détails, mémoires, etc., tant pour salaire et honoraires, que frais de voyage ou autres frais et dépenses produits par le dit P. V. Savard, et états montrant combien a été redonné par le dit P. V. Savard pour tels salaires et dépenses et combien lui a été payé. Présentée le 5 mai 1904.—*M. Taylor.*
Pas imprimée.

88. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1904.—Etat donnant les noms de tous les délégués envoyés dans la Grande-Bretagne et l'Irlande ou autres pays d'Europe par le gouvernement du Canada en 1903, le montant payé à chaque délégué à titre de salaire et frais de voyage, et la nature de la mission assignée à chaque délégué, avec le nom du district visité par lui. Presentée le 6 mai 1904.—*M. Roche (Marquette)*... .... *Pas imprimée.*

89. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 24 mars 1904.– Copie de tous contrats passés entre le gouvernement du Canada et aucune corporation, compagnie ou personne, au cours des derniers cinq ans, pour le transport des malles entre aucuns port ou ports sur le Saint-Laurent et le Royaume-Uni ; et aussi, copie de tous contrats de même nature pour le transport des malles, pendant la même période, entre aucuns port ou ports de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick et le Royaume-Uni. Présentée le 9 mai 1904.—*M. Haggart*.....*Pas imprimée.*

90. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1904.—Copie de tous décrets du conseil, ordres administratifs ou lettres définissant les fonctions respectives de l'ingénieur en chef du département de la Marine et des Pêcheries et du commissaire des phares. Présentée le 10 mai 1904.—*M. Lancaster* .. ..*Pas imprimée.*

91. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 9 mai 1904.—Copie de tous décrets du conseil, lettres patentes, actes, documents, correspondance et papiers passés, exécutés, signés, délivrés, adressés ou reçus depuis le 1er juillet 1903 en rapport avec l'octroi de quelque terrain dans la cité de Québec à la fabrication des carabines-Ross ou à Sir Charles Ross ou à toutes autres personne ou personnes agissant en leur nom. Présentée le 26 mai 1904. *M. Bell*.....*Pas imprimée.*

92. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 mai 1904.—Etat donnant en détail la quantité de légumes et de fruits importés des Etats-Unis et déclarés en douane aux ports de Montréal et de Torouto en 1902 et 1903, respectivement, et le montant des droits perçus par le gouvernement au cours des dites deux années à chacun des dits ports, avec indication séparée des quantités et montants pendant le premier semestre de chaque année. Présentée le 26 mai 1904. *M. Monk*..... ....*Pas imprimée.*

VOLUME N° 13—*Suite.*

93. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 9 mai 1904.—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, pétitions ou autres documents, depuis le 1er janvier 1901 jusqu'à date, concernant la destitution de E. A. Nash, ci-devant agent des terres fédérales à Kamloops, C.A., et de toute correspondance, lettres, télégrammes ou autres documents au sujet de sa demande pour une pension de retraite. Présentée le 26 mai 1904.—*M. Taylor*.....*Pas imprimée.*

94. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 mai 1904.—Copie du rapport de Blaise Dugas, qui a été envoyé en Belgique dans le cours de l'année 1902 pour tâcher d'augmenter les facilités du commerce du tabac avec ce pays. Présentée le 27 mai 1904.—*M. Monk*..*Pas imprimée.*

95. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 9 mai 1904.—1. Etat indiquant quelle a été la dépense totale faite pour les chambres fraîches à fromages, à Brockville et Woodstock, Ontario, jusqu'au 1er mars 1904, en rapport avec les détails qui suivent:—2. Pour le coût de l'emplacement du local. 3. Pour le coût de la construction des bâtiments. 4. Pour le coût des machines, boiseries, etc. 5. Pour le coût du fromage acheté. 6. Pour le coût du transport du fromage. 7. Pour le coût du salaire des employés, main-d'œuvre, frais de voyage, etc. 8. Pour le coût des boîtes à fromage, produits chimiques, éclairage, téléphone, emmagasinage à froid, fret, et autres dépenses incidentes. 9. Quel montant a été reçu pour la vente du fromage. 10. Quel montant a été reçu pour la maturation du fromage. Présentée le 27 mai 1904.—*M. Taylor.*
Pas imprimée.

95*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 9 mai 1904.—1. Etat indiquant quelle a été la dépense totale faite pour la chambre fraîche à fromages, à Saint-Hyacinthe, Québec, jusqu'au 1er mars 1904, en rapport avec les détails qui suivent:—2. Pour le coût de l'emplacement du local. 3. Pour le coût de la construction des bâtiments. 4. Pour le coût des machines, boiseries, etc. 5. Pour le coût du fromage acheté. 6. Pour le coût du transport du fromage. 7. Pour le coût du salaire des employés, main-d'œuvre, frais de voyage, etc. 8. Pour le coût des boîtes à fromage, produits chimiques, éclairage, téléphone, emmagasinage à froid, fret, et autres dépenses incidentes. 9. Quel montant a été reçu pour la vente du fromage. 10. Quel montant a été reçu pour la maturation du fromage. Présentée le 27 mai 1904.—*M. Taylor.*
Pas imprimée.

95*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 mai 1904.—1. Etat indiquant quelle a été la dépense totale faite pour la chambre fraîche à fromages, à Cowansville, Québec, jusqu'au 1er mars 1904, en rapport avec les détails qui suivent:—2. Pour le coût de l'emplacement du local. 3. Pour le coût de la construction des bâtiments. 4. Pour le coût des machines, boiseries, etc. 5. Pour le coût du fromage acheté. 6. Pour le coût du transport du fromage. 7. Pour le coût du salaire des employés, main-d'œuvre, frais de voyage, etc. 8. Pour le coût des boîtes à fromage, produits chimiques, éclairage, téléphone, emmagasinage à froid, fret, et autres dépenses incidentes. 9. Quel montant a été reçu pour la vente du fromage. 10. Quel montant a été reçu pour la maturation du fromage. Présentée le 27 mai 1904.—*M. Taylor*.....*Pas imprimée.*

96. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 17 mars 1904.—Copie de toute correspondance concernant la vente ou la location de la propriété dite *Garrison Common* à la cité de Toronto ou à quelques particuliers, et l'acquisition du terrain qui doit servir aux corps militaires permanents ; aussi, copie de tous décrets du conseil disposant de la propriété en premier lieu mentionnée et faisant l'acquisition du terrain devant servir à des fins militaires. Présentée le 30 mai 1904.—*M. Clarke*.....*Pas imprimée.*

97. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1904, pour copie de tous décrets du conseil et de tous autres documents et correspondance concernant la nomination d'une commission d'enquête sur la condition des pêcheries de homard et autres sur le littoral de l'Atlantique. Aussi, copie des instructions données à cet effet, et des rapports qui ont pu être faits à ce sujet. Présentée le 30 mai 1904.—*M. Ganong*.....*Pas imprimée.*

98. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 9 mai 1904, pour copies de toutes correspondance, représentations, minutes ou décrets du conseil, nominations, instructions, documents et écrits ayant rapport aux barrières garde-bestiaux sur les chemins de fer ou s'y rattachant, ainsi qu'au choix et à la nomination de la Commission sur les barrières garde-bestiaux, et des membres de cette commission ; et leurs actions et procédures, y compris la retraite de M. Robertson, et la nomination de M. F. W. Holt, I.C., en qualité de commissaire unique et ses instructions et procédures ultérieures et y compris tous les rapports intérimaires partiels ou définitifs par la commission subséquente entre la date du rapport du comité des Chemins de fer de la session de 1902, sur le bill Lancaster (No 3) de cette session-là et la présente date. Présentée le 30 mai 1904.—*M. Clare.*
Pas imprimée.

VOLUME N° 13—*Suite.*

99. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1904, pour copie du jugement et de la décision du bureau de la Commission des chemins de fer au sujet de la demande formulée par les villes de Port-Arthur et de Fort-William pour communiquer par téléphone avec les stations et propriétés du chemin de fer du Pacifique Canadien. Présentée le 30 mai 1904.—*M. Sproule.* *Pas imprimée.*

100. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 mai 1904, pour copie de toutes lettres, correspondance, mémoires, pétitions et documents en la possession du gouvernement concernant l'emploi, ou demandant l'emploi, par la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc ou par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, de sujets britanniques en qualité d'ingénieurs pour les explorations et la construction du chemin de fer National Transcontinental projeté, comme aussi copie de toute correspondance et documents en la possession du gouvernement protestant ou portant plainte contre l'emploi d'aubains en qualité d'ingénieurs pour les explorations et la construction de la ligne projetée du chemin de fer National Transcontinental. Présentée le 30 mai 1904.—*M. Taylor*.... ....

VOLUME N° 13—*Suite.*

rails pour le chemin de fer et le trafic général. (*g*) Toutes autres dépenses, s'il en est, pour la même période, non comprises sous les titres ci-dessus. 3. Un état détaillé comme ci-dessus, indiquant la dépense, jusqu'à la date de l'adoption de la présente adresse, de la totalité ou de partie du montant de $1,230,000 voté pour ce pont et ce chemin de fer pour l'année courante. 4. Un état détaillé comme dans les Nos 1 et 2 de l'affectation estimative de toute partie de la dite somme de $1,230,000 votée la session dernière pour le dit chemin de fer et le dit pont, et non dépensée à la date de l'adoption de la présente adresse. Les états concernant le chemin de fer et le pont devant être donnés séparément. Présentée (au Sénat) le 26 juillet 1904. *Hon. Sir Mackenzie Bowell*.....*Pas imprimée.*

104*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mai 1904.—Etat détaillé des dépenses faites pour le pont de Hillsboro, I.P.-E., et l'embranchement du chemin de fer sur Murray-Harbour, I.P.-E., représentées par le montant collectif de $1,492,525.47 mentionné par le ministre des Finances dans les *Débats* de 1903, page 13089 comme ayant été dépensé pour ces deux entreprises jusqu'au 30 juin 1903. Dépenses pour l'embranchement sur Murray-Harbour : (*a*) Etudes préliminaires. (*b*) Frais de loi, noms des personnes à qui payés, et montant payé à chacune. (*c*) Dommages causés aux propriétés, noms des personnes à qui payés, et montant payé à chacune. (*d*) Nivellement et ballastage. (*e*) Pose de la voie. (*f*) Clôturage. (*g*) Equipement ; et toute autre dépense sous d'autres chapitres pour parfaire la dépense totale à la date du 30 juin 1903. Dépenses pour le pont de Hillsboro : (*a* Etudes préliminaires. (*b*) Coût des approches, dommages aux propriétés, et noms des personnes à qui payés. (*c*) Coût de l'infrastructure. (*d*) Coût de la superstructure. (*e*) Frais de loi, à qui payés, et montant payé à chacun. Aussi, un état détaillé comme ci-dessus indiquant l'affectation de la somme de $1,230,000 mentionnée par le ministre des Finances dans les *Débats* de 1903, page 13087, comme devant être dépensée. Les dits états devant être faits séparément pour le chemin de fer d'embranchement et pour le pont. Présentée le 4 août 1904. *M. Lefurgey*....*Pas imprimée.*

105. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 9 mai 1904.—Copies de tous arrêtés en conseil, contrats, documents et correspondance échangés entre le gouvernement ou aucun des ministres ou toutes personnes, relatifs à la réserve des sauvages établie par la 14 et 15 Victoria, chap. 106, en faveur des sauvages Iroquois du Saut-Saint-Louis et du Lac des Deux-Montagnes, et l'échange de cette réserve contre toute autre, ou toute somme d'argent en faveur des mêmes dits sauvages. Présentée le 10 juin 1904.—*M. Léonard*.....*Pas imprimée.*

106. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 25 avril 1904, demandant un état indiquant les recettes et les dépenses de l'exploitation du câble du Pacifique depuis le commencement des opérations :—1. Le nombre de mots transmis dans les deux sens, en distinguant les messages ordinaires de ceux du gouvernement et de la presse. 2. Les recettes brutes pour chaque mois. 3. Les dépenses totales pour chaque mois. (*a*) Pour réparations. (*b*) Pour entretien. (*c*) Pour intérêt. (*d*) Pour fonds d'amortissement. (*e*) Pour salaires. Aussi, copie de toute la correspondance relative aux difficultés qui ont pu s'élever en Australie relativement à l'exploitation et au fonctionnement du dit câble du Pacifique. Présentée (au Sénat) le 20 mai 1904.—*Hon. Sir Mackenzie Bowell*.....*Pas imprimée.*

107. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 21 avril 1904, copie de la correspondance et des recommandations qui ont eu pour objet la nomination de J. B. Jackson, à la situation d'agent commercial dans les cités de Leeds et de Hull, en Angleterre, aux appointements de trois mille piastres par année, avec loyer de bureaux et dépenses casuelles en plus. Présentée (au Sénat) le 20 mai 1904—*Hon. Sir Mackenzie Bowell*.....*Pas imprimée.*

107*a*. Réponse à une adresse du Sénat en date du 1er juin 1904, demandant copie de la recommandation faite au conseil exécutif et sur laquelle a été pris un arrêté nommant J. B. Jackson comme agent commercial en Angleterre, ainsi que copie de l'arrêté autorisant cette nomination. Présentée (au Sénat) le 7 juin 1904.—*Hon. Sir MacKenzie Bowell*.....*Pas imprimée.*

108. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 20 avril 1904 demandant des rapports géologiques ou autres, entre les mains du gouvernement sur la question de l'approvisionnement de houille ou d'autre combustible dans les provinces de Québec, d'Ontario ou du Manitoba, en vue d'aviser à quelque moyen d'améliorer notre position actuelle. Présentée (au Sénat) le 20 mai 1904.—*Hon. M. McMullen.* *Pas imprimée.*

109. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 14 avril 1904 indiquant :—Les importations en Canada d'alluminium en saumon ou lingots. Les importations en Canada d'alluminium manufacturé, sous toutes formes. Les importations en Canada d'oxide d'aluminium. Les importations en Canada d'alumine. Les quantités en poids—en valeur. Les pays d'importation, les ports d'entrée en Canada, et les pays de production. Exportations du Canada d'aluminium en saumons ou lingots. Exportation du Canada d'aluminium manufacturé sous toutes formes Les pays d'exportation, les ports d'expédition en Canada. Les quantités en poids—en valeur. Pour les années 1901, 1903. Présentée (au Sénat) le 20 mai 1904.—*Hon. M. Domville*.....*Pas imprimée.*

VOLUME N° 13—*Suite.*

110. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 8 octobre 1904.—Etat indiquant le montant des primes d'assurance contre le feu qui ont été payées chaque année, dans la cité de Montréal, pendant les dix dernières années jusqu'au premier juillet dernier, et indiquant aussi les sommes payées chaque année, durant la même période, à Montréal, par les compagnies d'assurance aux porteurs de police, ainsi que les noms de ces compagnies. Présentée (au Sénat) le 22 avril 1904.—*Hon. M. David.*
Pas imprimée.

111. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1904.—Etat donnant :—1. Le nombre de permis délivrés dans le Territoire du Yukon depuis la date du dernier rapport, pour obtenir des liqueurs spiritueuses. 2. Les noms des personnes qui ont obtenu ces permis. 3. La quantité de liqueurs mentionnée dans chaque permis. 4. Les noms de tous ceux à qui ces permis ont été transférés par les détenteurs ordinaires. Présentée le 9 juin 1904.—*M. Lancaster.*
Pas imprimée.

112. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mai 1904.—Copie des lettres de démission des officiers suivants du 9e régiment de la milice active adressée au lieutenant-colonel Evanturel : les majors Routhier et Ouellet, les capitaines Chabot, Belleau, Matte, Dessaint, P. T. Trudel et J. R. Trudel, les lieutenants Edm. Trudel, J. A. Beaubien, F. X. Hallé et A. Grenier et de toute correspondance entre ces divers officiers et le lieutenant-colonel Evanturel et le département de la Milice au sujet des dites démissions. Présentée le 15 juin 1904.—*M. Casgrain..Pas imprimée.*

113. Copie du décret du conseil en date du 20 mai 1902, nommant le major général, comte de Dundonald, commandant de la milice du Canada ; aussi, copie du décret du conseil en date du 14 juin 1904, le relevant de son commandement ; et aussi, correspondance et autres papiers se rapportant à ce sujet. Présentée le 15 juin 1904, par Sir Wilfrid Laurier. Correspondance supplémentaire présentée le 16 juin 1904, par l'hon. W. S. Fielding. Aussi le 22 juin 1904, par l'hon. S. A. Fisher.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

113*a*. Documents supplémentaires se rapportant à la révocation du major général, comte de Dundonald, comme commandant de la milice du Canada. Présentés le 29 juin 1904, par Sir Frederick Borden.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

114. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 1er juin 1904.—Copie de tous états, documents et papiers indiquant combien le gouvernement a reçu annuellement de la Compagnie du chemin de fer de Québec Central, depuis 1896 jusqu'au 31 décembre 1903 : (*a*) Pour la circulation de ses trains sur l'Intercolonial, de Harlaka à Lévis. (*b*. Pour le hangarage de son fret. (*c*) Pour l'approvisionnement d'eau. (*d*) Et pour tout autre service. Présentée le 16 juin 1904.—*M. Morin.*
Pas imprimée.

115. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 1er janvier 1904.—Copie de toute correspondance échangée entre le département des Finances et la ville de Westmount au sujet de l'achat de débentures de la Commission des chemins à barrières de Montréal. Présentée le 17 juin 1904. *M. Rivet*..... *Pas imprimée.*

116. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 1er juin 1904.—Copie de toute correspondance entre les autorités des postes et Henry Goodrick, de Mount-Royal-Vale, au sujet de sa démission comme employé des postes. Présentée le 17 juin 1904.—*M. Monk* . . ..*Pas imprimée*

117. Rapport du bureau du Géographe du département de l'Intérieur au sujet des travaux d'arpentage faits le long de la voie de la Compagnie dite *The Grand Trunk Pacific Railway Company.* Présenté (au Sénat) le 17 juin 1904, par l'hon. M. Scott.....*Pas imprimé.*

118. Réponse à une adresse du Sénat en date du 31 mai 1904, demandant un état de tous les rapports géologiques et autres rapports d'experts, entre les mains du gouvernement, indiquant l'existence ou les probabilités d'existence, du pétrole à Athabaska-Landing, et dans les districts environnants. Aussi, les noms des districts où l'on a découvert de l'huile crue, les quantités produites en 1902 et 1903, par district, et la production totale pour le Canada. Présentée (au Sénat) le 17 juin 1904.—*Hon. M. Poirier* .....*Pas imprimée*

119. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 juin 1904.—Copie de la preuve faite lors de l'enquête sur la conduite du maître de poste de Matane, Québec, en juin 1903, du rapport du commissaire enquêteur et de toute correspondance, documents et papiers se rattachant à la dite enquête. Présentée le 20 juin 1904.—*M. Casgrain*.....*Pas imprimée.*

120. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mai 1904.—Copie de la correspondance échangée entre le Dr Rutherford, inspecteur vétérinaire en chef, et le Dr Garrow, et entre ce dernier et John Campbell, écr, de la Ferme Fairview, Mariposa, Woodville, P.O., au sujet de l'envoi de moutons aux Etats-Unis et de la quarantaine subie, comme aussi au sujet de la réclamation de M. Campbell, pour remboursement de frais d'*express* se rattachant à cet envoi. Présentée le 22 juin 1904.—*M. Hughes (Victoria)*.....*Pas imprimée.*

VOLUME N° 13—*Suite.*

121. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mai 1904.—Copie de toute corres, pondance depuis le 1er janvier 1902, entre le gouvernement et aucun de ces officiers, et le secrétaire du Bureau de santé de la province du Manitoba au sujet de questions de quarantaine ou de prévention de maladies infectueuses. Présentée le 22 juin 1904.—*M. Roche (Marquette)* ....*Pas imprimee.*

122. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 13 juin 1904.—Copie de tous actes, papiers, documents, correspondance, etc., en la possession actuelle de quelque departement et produits depuis le 15 septembre 1903, au sujet du contrat passé au cours de la dernière session pour l'établissement d'une ligne de steamers entre le Canada et la France, et de la subvention à verser pour le dit sujet, ou de quelqu'autre matière ou question se rattachant au dit contrat ou à la dite subvention. Aussi, copie du contrat passé entre le gouvernement et M. Colombier. Présentée le 28 juin 1904.—*M. Casgrain* .....*Pas imprimée.*

123. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mai 1904.—Copie de toutes pétitions, lettres et autre correspondance entre certains pêcheurs et toutes autres personne ou personnes concernant certaines questions traitées dans une lettre officielle de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, en date du 22 avril 1904, relativement aux nouveaux permis pour la mise en boîte du homard autorisée sur la côte orientale de l'Ile du Prince-Edouard. Présentée le 28 juin 1904.—*M. Lefurgey*.....*Pas imprimee.*

124 (1.) Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 13 juin 1904.—Copie de toute correspondance reçue ou adressée par le gouvernement ou aucun de ses départements ou avec les officiers d'aucun des départements du gouvernement au sujet de demandes d'emploi en rapport avec les explorations relatives au chemin de fer National Transcontinental projeté ou au chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, depuis le 30 mai dernier jusqu'à date. Présentée le 28 juin 1904.—*M. Clarke.*
Pas imprimée.

124 (2.) Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 15 juin 1904, pour copie de toute correspondance subséquente au dernier ordre de la Chambre, concernant l'emploi d'ingénieurs pour les travaux d'exploration ou de construction sur la ligne du chemin de fer National Transcontinental projeté. Présentée le 28 juin 1904.—*M. Borden (Halifax)* .....*Pas imprimée.*

125. Protocole des conférences tenues à Washington, en mai 1898, antérieurement à la nomination d'une commission conjointe pour le règlement des questions pendantes entre les Etats-Unis et la Grande Bretagne, au sujet des relations entre les Etats-Unis et le Canada. Présenté le 29 juin 1904, par *Sir Wilfrid Laurier* .....*Imprimé pour les documents de la session.*

126. Copie d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 22 juin 1904, annulant le décret du conseil du 21 avril 1902, conférant certains pouvoirs et privilèges à Malcolm H. Orr-Ewing, A. N. C. Treadgold et Walter Barwick. Présentée le 30 juin 1904, par l'hon. C. Sifton .....*Pas imprimée.*

127. Causes portées devant le Conseil privé en appel de la Cour Suprême du Canada, *re* Représentation dans la Chambre des Communes de certaines provinces de la Confédération : Entre le procureur général pour la province du Nouveau-Brunswick, appelant, et le procureur général pour le Canada répondant ; et entre le procureur général pour la province de l'Ile du Prince-Edouard, appelant, et le procureur général pour le Canada, répondant. Présentées le 4 juillet 1904, par l'hon. C. Fitzpatrick.....*Imprimées pour les documents de la session.*

128. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 20 juin 1904. (*a*) Copie de tous rapports, correspondance, relevés, comptes et papiers concernant les saisies de ficelles à lier, depuis le 1er janvier 1902, et les poursuites intentées dans l'espèce. (*b*) Copie de toute correspondance et papiers échangés entre les divers départements concernant chaque saisie et poursuite. (*c*) Copie de toutes instructions données à toutes personne ou personnes au sujet des dites saisies et poursuites. (*d*) Etat donnant les noms, professions et domiciles de toutes personnes employées pas le gouvernement ou agissant en son nom au sujet des dites saisies et poursuites. (*e*) Relevé de touter dépenses, comptes ou honoraires payés à ou réclamés par toutes personne ou personnes en rapport avec les dites saisies et poursuites, et copie des papiers se rapportant à ces paiements et réclamations. Présentée le 6 juillet 1904.—*M. Clancy*.....*Pas imprimée.*

128*a*. Réponse supplémentaire au n° 128. Présentée le 15 juillet 1904.....*Pas imprimée.*

129. Extraits de deux rapports d'un comité de l'honorable Conseil privé concernant la location, etc., à Michael P. Davis, d'Ottawa, d'un certain lopin de terre avoisinant le barrage inférieur de l'île Scheik, sur le canal de Cornwall. Présentés le 11 juillet 1904, par Sir Wilfrid Laurier.....*Pas imprinés.*

VOLUME N° 13—*Suite.*

130. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 juillet 1904, pour copie de la correspondance et autres papiers au sujet de la prolongation de commandement du lieutenant-colonel R. W. Gregory, du 2e dragons, de sa démission subséquente, etc. Présentée le 12 juillet 1904, par Sir Frederick Borken.....*Pas imprimée.*

130*a*. Réponse supplémentaire au n° 130. Présentée le 2 août 1904.....*Pas imprimée.*

131. Arrêtés du conseil adoptés depuis la dernière session soumis à la ratification du Parlement, conformément aux dispositions de l'article 5, chapitre 34 des Statuts de 1902, intitulé : "Acte modifiant de nouveau l'Acte du Territoire du Yukon." Présentés le 12 juillet 1904, par l'hon. Clifford Sifton. *Pas imprimés.*

132. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 14 juin 1904, demandant copie de tous rapports faits depuis l'ouverture de la navigation au département de l'Intérieur au sujet du transport français *Le Malou* et plus particulièrement du rapport de M. le docteur Potvin concernant ce navire. Présentée (au Sénat) le 12 juillet 1904.—*Hon. M. Landry*.....*Pas imprimée.*

133. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 20 juin 1904.—Copie de toute correspondance entre aucun département du gouvernement du Manitoba et aucun département du gouvernement fédéral concernant la sélection ou arpentage des 256,000 acres de terre gagnées par la ci-devant Compagnie du chemin de fer de Winnipeg à la Baie-d'Hudson, actuellement la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, et auxquels a droit le gouvernement de la province du Manitoba. Présentée le 13 juillet 1904.—*M. Stewart*.....*Pas imprimée.*

134. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mai 1904.—Copie de toute correspondance, comptes et états faisant connaître le coût des édifices à Mabou et autres lieux qui servent à la station d'industrie laitière de Mabou, C.-B.; le coût de l'outillage ; le loyer payé par le gouvernement ; les salaires payés par le gouvernement ; le prix payé par le gouvernement pour le lait et la crème ; la quantité de beurre fabriqué chaque année ; le coût, par livre, du beurre fabriqué chaque année ; le prix auquel ce beurre a été vendu chaque année ; le prix imposé par le gouvernement pour la fabrication et la vente du beurre. Présentée le 13 juillet 1904.—*M. Bell*.....*Pas imprimée.*

135. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mai 1904.—Etat indiquant le nombre de livres de beurre et de fromage qui ont été fabriquées à la station d'industrie laitière de l'Etat de Nappan, N.-E., chacune des trois dernières années. Aussi, état indiquant le coût de ce beurre et de ce fromage, chaque année, avec indication des items qui entrent dans le coût total, et faisant connaître le coût de la fabrication et le coût de la vente par livre chaque année. Présentée le 13 juillet 1904.—*M. Bell*.....*Pas imprimée.*

136. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mai 1904.—Etat indiquant le nombre d'établissements pour l'engraissement des volailles en opération dans l'Ile du Prince-Edouard pendant les années 1900, 1901, 1902 et 1903, respectivement ; la localité où se trouve chacun d'eux et les noms des gérants de chaque établissement pendant les dites années ; les montants dépensés dans chacun d'eux pendant les dites années et les recettes provenant de la vente des volailles, dans chacun des dits établissements pendant les dites années. Présentée le 13 juillet 1904.—*M. Lefurgey.* *Pas imprimée.*

137. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1904.—Copie de toutes lettres et autre correspondance entre la Chambre de commerce d'Alberton, comté de Prince, I.P.E., et autre personne ou personnes, et le gouvernement concernant l'importation de pêcheurs, la construction de séchoirs brevetés, et l'encouragement des pêcheries de haute mer sur la côte nord de l'Ile du Prince-Edouard. Présentée le 14 juillet 1904.—*M. Hackett*.....*Pas imprimée.*

138. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 juillet 1904, pour copie de papiers concernant l'école de tir de Rockliffe, Ontario. Présentée le 19 juillet 1904, par Sir Frederick Borden.....*Pas imprimée.*

139. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 13 juin 1904.—Copie de toute correspondance entre le gouvernement et toutes personne ou personnes au sujet de l'octroi de pensions aux membres des contingents canadiens ayant fait du service dans le Sud-Africain qui ont été blessés ou atteints de quelque infirmité au cours de ce service. Présentée le 22 juillet 1904.—*M. Broder.* *Pas imprimée.*

VOLUME N° 13—*Fin.*

140. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, du 20 juin 1904.—Copie de tous contrats pour travaux publics conclus par le gouvernement obligeant les entrepreneurs de payer à leurs ouvriers des gages raisonnables, conformément à la résolution adoptée à cet effet par le Parlement au cours de la session de 1900. Aussi, état indiquant les montants d'argent compris dans les dits contrats. Présentée le 27 juillet 1904.—*M. Smith (Vancouver)*.....*Pas imprimée*

140*a*. Réponse supplémentaire au n° 140. Présentée le 3 août 1904 .....*Pas imprimée*.

141. Correspondance et papiers concernant la Compagnie du chemin de fer du Canada-Est. Présentée le 29 juillet 1904, par l'honorable H. R. Emmerson .....*Pas imprimée.*

142. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 17 mars 1904.—Copie de la commission nommant Son Honneur le juge Britton et autres personnes commissaires pour faire une enquête sur la concession Treadgold et autres concessions dans le Territoire du Yukon, et de tous témoignages, exhibits, papiers et documents produits au cours de l'enquête faite par les commissaires, et de tous rapport ou rapports faits par les dits commissaires. Présentée le 1er août 1904.—*M. Casgrain*.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

143. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mai 1904,—Copie de toute correspondance, documents et rapports échangés entre le gouvernement du Canada et toutes personne ou personnes au sujet de la question du pesage des produits d'industrie laitière au port de Montréal ou ailleurs en Canada, et de tous documents, papiers et lettres se rapportant à la commission nommé pour faire enquête à ce sujet. Présentée le 4 août 1904.—*M. Pope*.....*Pas imprimée*.

144. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes en date du 9 mai 1904.—Copie de toute correspondance entre le gouvernement de la Colombie Anglaise, l'Association des fabricants de conserves ou toute autre personne et le ministre de la Marine et des Pêcheries ou aucun officier du gouvernement au sujet de la délivrance de permis pour faire la pêche avec des rets à trappes dans la Colombie Anglaise, et aussi, copie de tout décret du conseil à ce sujet. Présentée le 6 août 1904.—*M. Earle.* *Pas imprimée.*

145. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 14 juillet 1904, demandant un état indiquant, année par année, depuis l'année 1901, inclusivement, jusqu'à ce jour, le détail des dépenses encourues dans la construction du quai de Saint-Alphonse de la Baie des Ha ! Ha ! Présentée (au Sénat) le 8 août 1904.—*Hon. M. Landry*.....*Pas imprimée.*

146. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 21 juin 1904, demandant :—1. Un état indiquant en autant de colonnes distinctes les noms, prénoms, âges, emplois, de chacun des marins, depuis le commandant jusqu'au dernier des mousses qui sont allés en Allemagne, ou qui ont pris service en Allemagne, à bord du *Gauss* et qui sont revenus au pays. 2. Le nombre d'années, de mois ou de jours antérieurement consacrés au service maritime par chacun des marins du *Gauss.* 3. Les noms de tous les signataires d'une prétendue plainte qui aurait été adressée au ministre de la Marine. 4. Copie de telle plainte et de toute réponse à icelle, ainsi que de toute correspondance s'y rapportant. 5. Copie de toute correspondance se rattachant à l'achat du *Gauss*, et des instructions données au capitaine Bernier. 6. Copie du loch du bord, depuis que le navire a été mis sous le commandement du capitaine Bernier. Présentée (au Sénat) le 8 août 1904.—*Hon. M. Landry*.....*Pas imprimée.*

147. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 27 juin 1904, demandant copie de toute la correspondance échangée avec les constructeurs de navires ou autres, relativement à l'achat ou à la construction de navires brise-glace destinés à être employés sur le Saint-Laurent ou dans les autres eaux canadiennes. Présentée (au Sénat) le 8 août 1904.—*Hon. Sir Mackenzie Bowell*.....*Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR L'EXERCICE

Du 1er JUILLET 1902 AU 30 JUIN 1903

SOUMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS REVISÉS DU CANADA
CHAPITRE 37, SECTION 28

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIME PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRES EXCELLENTE
MAJESTE LE ROI
1904

[N° 20—1904.]

A Son Excellence le Très honorable Sir Gilbert John Elliot, comte de Minto, G.C.M.G., etc., etc., etc.. gouverneur général du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada, couvrant le dernier exercice compris entre le 1er juillet 1902 et le 30 juin 1903.

Le tout respectueusement soumis,

H. R. EMMERSON,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

CARTES

ACCOMPAGNANT LE RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

CHEMINS DE FER.

1. Carte générale du Canada.
2. Colombie-Britannique et Alberta.
3. Manitoba et Assiniboïa et partie de la Saskatchewan.
4. Ontario et Manitoba.
5. Ontario et Québec.
6. Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, Ile du Prince-Edouard et partie de Québec.

CANAUX.

7. Chenal des navires canadiens et aussi Chutes Sainte-Marie, Michigan.
8. Welland, entre les lacs Erié et Ontario.
9. Trent et Murray.
10. Saint-Laurent, Ottawa, Rideau et Richelieu.

MATIÈRES

	Partie.	Page.
Rapport du sous-ministre des Chemins de fer et Canaux	..	IX
Mémoire concernant les communications transcontinentales par chemins de fer et les routes de navigation par les canaux	I	3
Rapport de l'ingénieur en chef, y compris les rapports de l'administrateur général des chemins de fer de l'État et des contrôleurs des canaux	I	18
Rapport du secrétaire du comité des chemins de fer du Conseil privé	I	189
Relevés du comptable du ministère	II	3
Chemins de fer subventionnés—Lois les concernant	III	3
Divers états, y compris—		
Contrats de subventions pour construction de chemins de fer	IV	2
Contrats conclus	IV	4
Lots de chutes d'eau et autres propriétés publiques louées	IV	8
Propriétés achetées ou endommagées	IV	16
Statistique des canaux, 1902	V	3
Statistique des chemins de fer, à vapeur et électriques, 1902-1903	VI	3
Statistique des chemins de fer électriques, 1902-1903	VI	95

[*Pour l'index* voir *la fin du volume.*]

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

A l'honorable
H. R. Emmerson,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—J'ai l'honneur de présenter le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Les rapports annuels des ingénieurs, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, se trouvent dans les annexes.

Dans la partie II se trouvent des relevés des sommes dépensées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère ; aussi des relevés qui indiquent les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction et sur chacun des chemins de fer de l'Etat, ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés, et les chiffres totaux des subventions payées.

SOMMAIRE GÉNÉRAL.

Les dépenses du ministère pendant l'exercice 1902–3, pour ses travaux de construction, d'exploitation et d'entretien des chemins de fer et canaux, et de plus, pour les subventions accordées par le Parlement, à d'autres entreprises de chemins de fer, se décomposent comme suit :—

Pour les chemins de fer de l'Etat, un total de $11,036,607.83 ; dont $3,083,680.86 ont été portés au compte du capital, $1,478,792.77 aux recettes, et $6,474,134.20 au revenu. Il a été payé en subventions à d'autres chemins de fer que ceux de l'Etat, à même le fonds consolidé, une somme totale de $1,463,222.34.

Pour les canaux, un total de $2,848,439.96 ; dont $1,823,273.61 étaient imputables au compte du capital, $277,595.42 aux recettes, et à même le revenu, $443,190.08 pour le personnel et $304,380.85 pour les réparations.

En ajoutant au chiffre ci-dessus une somme additionnelle de $35,398 pour les dépenses diverses, le grand total des dépenses de l'exercice sur les chemins de fer et les canaux s'est chiffré par $13,920,445.79.

Le revenu total provenant des travaux de l'Etat pendant le dernier exercice a été le suivant :—

Des chemins de fer, $6,584,598.77 ; des canaux, $230,213.15 ; sur cette somme, $153,538.20 provenaient des péages et $70,253.94 des loyers de pouvoirs hydrauliques

Par les décrets de l'exécutif du 27 avril et du 19 mai 1903, les péages sur les canaux de l'Etat ont été abolis, l'exemption, faite à titre d'expérience, devant se continuer pendant les deux saisons de navigation de 1903 et 1904 seulement. Les péages perçus comme il est dit ci-dessus s'appliquent donc à la partie de l'exercice qui s'est terminé à la clôture de la navigation en 1902.

Les dépenses de l'Etat pour la construction des chemins de fer avant et depuis la date de la Confédération (1er juillet 1867) jusqu'au 1er juillet 1903, s'élèvent, au compte du capital, à $140,030,269.54, chiffre qui comprend la somme de $25,000,000 payée à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien pour sa ligne-mère. En outre, il a été dépensé à même le fonds consolidé un total de $129,823,243.65, y compris $29,295,052.71 payés en subventions à d'autres chemins de fer qu'à celui du Pacifique Canadien, et $99,465,757.39 en frais d'exploitation sur les chemins de fer de l'Etat, formant pour les dépenses sur les chemins de fer une somme globale de $269,853,513.19. Sur ce montant la somme de $13,881,460.65 a été dépensée pour les travaux de construction faits avant la Confédération sur certaines parties de ce qui constitue aujourd'hui le chemin de fer Intercolonial.

Les recettes totales provenant des chemins de fer de l'Etat, du 1er juillet 1867 au 1er juillet 1903, s'élèvent à $90,942,352.60.

Les dépenses de l'Etat sur les canaux, du 1er juillet 1867 au 1er juillet 1903, s'élèvent, pour le compte du capital, à $85,342,377.47, et à même le fonds consolidé à $19,990,608.25 ; formant un total de $105,332,985.72.

Le revenu total provenant des canaux pendant la même période est de $13,247,969.84.

Les dépenses totales pour les chemins de fer et les canaux, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1903, sont, comme il est dit ci-dessus, de $375,186,498 91, auxquels il faut ajouter pour dépenses diverses, sur ces deux chefs, $593,032.17, formant un grand total de $375,779,531.18.

Le total du revenu provenant des chemins de fer et des canaux pendant la même période, s'élève à $104,190,322.44.

On trouvera des détails de tous ces chiffres dans les états fournis par le comptable du ministère, partie II, pages 3 à 47, inclusivement.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral exerce un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été accordées ou autorisées.

Dans une annexe se trouve un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis pour l'exercice terminé le 30 juin 1903 par les compagnies de chemins de fer canadiens, en conformité de la loi. Ces relevés donnent des renseignements détaillés sur l'exploitation des chemins de fer au Canada, y compris ceux de l'Etat, dont suit un relevé :—

Chemins de fer à traction mécanique.

Le nombre des chemins de fer à traction mécanique en exploitation, y compris les deux appartenant à l'Etat, l'Intercolonial et celui de l'Ile-du-Prince-Edouard, à la fin de

l'exercice terminé le 30 juin 1903, était de 167 ; un certain nombre cependant sont affermés ou appartiennent à des compagnies qui se sont fusionnées, et indépendamment des chemins de fer de l'Etat, le nombre des compagnies maîtresses est aujourd'hui de 79. Le nombre des lignes absorbées par fusionnement est de 51, et celui des lignes affermées 36.

A la clôture de l'exercice, le 30 juin 1903, le nombre de milles de chemins de fer terminés était de 19,077, soit une augmentation de 210 milles, outre 2,953 milles de voies de garage ou d'évitement. Il y avait 18,976 milles en rails d'acier, dont 695 milles à double voie. Il y avait 18,988 milles en exploitation.

Le capital versé s'élevait à $1,146,550,769, soit une augmentation de $47,698,562. Les recettes brutes de tous ces chemins de fer se sont élevées à $96,064,527, soit une augmentation de $12,398,024, et les frais d'exploitation à $67,481,524, soit une augmentation de $10,137,932, comparée à l'année précédente, ce qui porte les recettes nettes de l'année à $28,583,003, soit une augmentation de $2,260,092. Les trains ont transporté 22,148,742 voyageurs, soit une augmentation de 1,468,768, et le transport des marchandises s'est élevé à 47,373,417 tonnes, soit une augmentation de 4,996,890. Le nombre total de milles parcourus par les convois a été de 60,382.920, soit une augmentation de 4,653,064 milles.

Le matériel roulant comprenait : pour le service des voyageurs, 2,042 voitures ; pour le service des marchandises, 81,070, y compris 53,107 wagons fermés et à bestiaux, soit une augmentation de 4,317, et pour l'exploitation et le service d'entretien, 2,963 ; formant un total de 86,075 wagons. Sur ce nombre, 68,136 étaient munis de freins à air, et 76,536 d'attelages automatiques, soit une augmentation de 19,679 sur l'exercice précédent. Il y a 2,587 locomotives.

Le relevé des accidents accuse un total de 1,453 personnes blessées pendant l'exercice. Sur ce nombre 258 étaient des voyageurs, 946 des employés, et 249 étaient d'autres personnes. Quatre cent vingt personnes ont été tuées, dont 53 étaient des voyageurs, 186 des employés, et 181 autres personnes. Cent quatre-vingt-cinq voyageurs, 164 employés et 4 autres personnes ont été blessés, et 35 voyageurs, 55 employés et 2 autres personnes ont été tués dans des collisions ou des déraillements de trains ; 27 voyageurs, 81 employés et 33 autres personnes ont été blessés, et 4 voyageurs, 7 employés et 5 autres personnes ont été tués en montant sur des trains ou des locomotives en mouvement, ou en descendant. 43 employés, 73 autres personnes et un voyageur ont été blessés, et 42 employés et 112 autres personnes et 4 voyageurs ont été tués en marchant ou en se trouvant sur la voie ; 13 voyageurs, 147 employés et 15 autres personnes ont été blessés, et 8 voyageurs, 35 employés et 5 autres personnes ont été tués en tombant des voitures ou des locomotives ; 3 employés et 69 autres personnes furent blessés, et 1 employé et 52 autres personnes ont été tués pour s'être fait frapper par des locomotives ou des wagons aux traverses de grandes routes. Les accidents survenus en attelant des wagons se sont chiffrés par 211 (19 s'étant terminés d'une manière fatale), contre 241, 290, 363 et 355 dans les quatre exercices précédents, respectivement. Cette diminution constante dans les accidents survenus en attelant les wagons est une preuve satisfaisante de l'efficacité de l'attelage automatique des voitures et wagons, et devrait donner lieu à l'adoption universelle de ces appareils.

Chemins de fer à traction électrique (tramways et voitures urbaines).

A la clôture de l'exercice, le 30 juin 1903, il y avait 759 milles de parcours terminés, dont 752 milles en rails d'acier et 185 milles de voie double. Le capital versé

était de $47,274,853, dont $173,000 en subventions municipales (y compris $100,000 en actions et $40,000 en prêts). Parcours exploité, 759 milles. Recettes brutes, $7,233,677, une augmentation de $747,239, et frais d'exploitation, $4,472,858, une augmentation de $670,003, donnant $2,760,819 de recettes nettes, soit une augmentation de $77,236. Voyageurs transportés, 155,662,812, une augmentation de 17,981,410, et marchandises transportées, 371,286 tonnes, une augmentation de 105,104 tonnes. Parcours-voitures, 38,028,529 milles ; augmentation de 2,194,688. Le relevé des accidents accuse un total de 778 personnes blessées dans le cours de l'exercice. Sur ce nombre, 504 étaient des voyageurs, 62 des employés, et 212 étaient d'autres personnes. En outre, 39 personnes ont été tuées, dont 10 étaient des voyageurs, 7 des emyloyés, et 22 autres personnes ; 37 voyageurs, 21 employés et 26 autres personnes ont été blessés, et 1 voyageur, 1 employé et une autre personne ont été tués dans des collisions et des déraillements ; 318 voyageurs et 2 autres personnes ont été blessés, et 5 voyageurs ont été tués en montant sur des voitures en mouvement, ou en descendant ; 18 voyageurs, 1 employé et 57 autres personnes ont été blessés, et 13 autres personnes ont été tués en marchant ou en se trouvant sur la voie ; 71 voyageurs et 18 employés ont été blessés, et 2 employés ont été tués en tombant des voitures ; 42 voyageurs et 117 autres personnes ont été blessés, et 3 voyageurs, 1 employé et 8 autres personnes ont été tués pour s'être fait frapper par des locomotives ou des wagons aux traverses de grandes routes ; six employés ont été blessés en attelant des voitures et 3 employés ont été blessés près de la voie en formant des trains. L'eau fournit la force motrice électrique à 15 lignes, et la vapeur à 30 lignes. Ontario possède 412 milles en exploitation, Québec 242, le Nouveau-Brunswick 12, la Nouvelle-Ecosse 24, le Manitoba 20, et la Colombie-Britannique 49. Des rapports ont été faits par 45 compagnies. Une compagnie a cessé ses opérations pour cause de fusion avec une autre.

Tous chemins de fer, à traction mécanique et électrique.

A la clôture de l'exercice terminé le 30 juin 1903, voici quels étaient les rapports concernant les chemins à traction électrique et à traction mécanique (y compris tramways des rues) : Cent quarante-six compagnies ont fourni des rapports. Il y avait 19,836 milles de chemin terminés, et 18,747 milles étaient en exploitation. Capital versé, $1,193,647,222. Recettes brutes $103,294,404, et frais d'exploitation $71,954,381, laissant en recettes nettes $31,343,822; 177,811,554 voyageurs et 47,744,703 tonnes de marchandises ont été transportés ; 63 voyageurs ont été tués.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretennes par l'Etat sont : le chemin de fer Intercolonial, l'embranchement de Windsor (entretien seulement), et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

On trouvera des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation aux annexes, partie I, contenant des rapports par l'ingénieur en chef du ministère, le directeur général des chemins de fer de l'Etat, et les fonctionnaires de ces chemins.

Les recettes brutes de toutes les voies ferrées de l'Etat pendant le dernier exercice, 1902-1903, se sont élevées à $6,584,598.77, et si on les compare à l'exercice précédent, elles accusent une augmentation de $665,608.30. Les frais d'exploitation se sont élevés à $6,474,134.20, soit une augmentation de $593,034.66.

Les profits nets dans les opérations de l'année ont été de 110,464.57.

L'Intercolonial a donné un profit de $127,670.53 ; l'embranchement de Windsor ($\frac{1}{3}$ du total des recettes) a rapporté un profit de $24,717.62, et celui de l'Ile-du-Prince-Edouard a perdu $41,923.58.

Les chiffres ci-dessus comprennent le loyer de $140,000 pour le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le 1er mars 1898, l'Intercolonial a étendu ses opérations jusqu'à Montréal au moyen de baux passés avec les compagnies du chemin de fer Grand-Tronc et du Comté de Drummond, ce qui a ajouté 169·81 milles à la ligne de l'Etat, dont la longueur est maintenant de 1,314·67 milles.

Le contrat d'affermage avec la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, daté du 1er février 1898, a été ratifié par l'acte 62-63 Victoria, chapitre 5 (1899). Il est pour un terme de 99 ans, à compter du 1er mars 1898 ; le loyer annuel étant fixé à $140,000.

A la date du 7 novembre 1899, sous l'autorité de l'acte 62-63 Victoria, chapitre 6 (1899), la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond céda à l'Etat son chemin de fer tout entier depuis Sainte-Rosalie jusqu'à la Chaudière, ainsi que sa ligne d'embranchement depuis Saint-Léonard jusqu'à Nicolet.

Le comptable du chemin de fer a traité le loyer payé à la Compagnie du Grand-Tronc (le seul bail restant maintenant en vigueur), comme une addition aux dépenses ordinaires d'exploitation, et dans son état comparatif des moyennes il donne ces dernières pour chaque année, avec le loyer inclus et celui omis. L'administrateur général s'est servi, cependant, de chiffres dont ces loyers avaient été omis. Cette explication couvrira toute différence qui semble exister dans les chiffres. Les chiffres de mon présent rapport, ainsi que ceux du comptable du département (Partie II), sont basés sur ses relevés, avec les loyers inclus.

COMPTE DU CAPITAL.

Pendant l'exercice, il a été ajouté $2,254,266.68 aux dépenses à compte du capital, ce qui porte à $70,856,369.51 la dépense totale imputable sur le capital de tout le chemin tel que fusionné sous l'empire de l'acte 54-55 Victoria, chapitre 50 (1891), et 62-63 Victoria, chapitres 5 et 6 (1899), jusqu'au 30 juin 1903.

Dans son présent rapport, le gérant général fixe le coût total, au 30 juin 1903, à $70,521,136.48, tandis que le comptable du département le fixe à la même date (2e partie, p. 32) à $70,856,369.51. Ceci s'accorde avec les comptes publics. Cette différence de $335,233.03 repose sur deux item : la dépense de $333,942.72 pour l'ancienne Compagnie de chemin de fer de la ligne courte entre Montréal et l'Europe depuis 1885 à 1894, et la dépense faite en 1896 de $1,290.31 pour la voiture du Gouverneur général.

Les nouvelles dépenses de l'exercice comprennent : pour agrandissements à Halifax, $75,040 ; à Saint-Jean, $94,491 ; à Sydney, $40,609 ; à Sydney-Nord, $29,293 ; à Stellarton, $29,887 ; à Moncton, $105,372 ; à Tupper-Point, $29,520 ; et à Lévis, $55,922 ; pour voies de garage additionnelles, $163,090 ; pour un rameau de la Rivière-Ouelle au Fleuve Saint-Laurent, $72,970 ; $169,744 pour renforcer les ponts ; $262,089 pour de nouvelles superstructures sur les rivières Miramichi, Nord-Ouest et Ristigouche ;

$254,694 pour matériel roulant additionnel ; $597,590 pour rails d'acier et boulons ; $19,925 pour poser des freins à air comprimé aux wagons à marchandises ; $60,000 pour changer les barres d'attelage des wagons à marchandises pour des attelages perfectionnés. Les rapports de l'administrateur en chef et des autres fonctionnaires du chemin (Partie I), indiquent ces différentes dépenses.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes de l'exercice se sont élevées à $6,324,323.72, soit une augmentation de $652,937.81, et les frais d'exploitation à $6,196,653.19 (y compris $140,000 de loyer payé pour le prolongement jusqu'à Montréal), soit une augmentation comparée à l'an dernier (même après avoir payé le même loyer) de $622,089.89 ; l'excédent des recettes sur les dépenses était de $127,670.53. Il y a eu augmentation de dépenses de $145,232.36 pour l'achat de locomotives ; de $219,396.82 pour l'achat de wagons ; de $230,458.63 pour l'entretien de la voie et des ouvrages d'art, et de $89,549.02 pour les gares.

Comparaison faite des recettes avec l'exercice précédent, le service des voyageurs a produit $1,927,916.92, ou 30·48 pour 100 des recettes brutes, une augmentation de $156,075.84 ; le service des marchandises a donné $4,128,255, ou 65·28 pour 100 des recettes brutes, une augmentation de $483,741.58, et le service de la poste et des messageries a produit $268,151.75, ou 4·24 pour 100 des recettes brutes, une augmentation de $12,220.39. Les recettes par mille de chemin de fer ont été de $4,810.58, augmentation de $496.64, et par train-mille 99·66 cents contre 93·46 cents l'exercice précédent. Les frais d'exploitation par mille (y compris le loyer payé pour le prolongement jusqu'à Montréal) se sont élevés à $4,713.46, une augmentation de $473.20, et par train-mille 97·65 cents, une augmentation de 5·78 cents. Comme l'an passé, la longueur du chemin est de 1,314.67 milles.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Si l'on compare les opérations du dernier exercice avec celles du précédent, les résultats suivants offrent de l'intérêt.

Le nombre total de voyageurs a été de 2,404,230, soit une augmentation de 218,004, savoir, 193,817 voyageurs de gare à gare, et 24,187 voyageurs d'entier parcours. Le service des marchandises s'est élevé à 2,790,737 tonnes, soit une augmentation de 404,921 tonnes. Le transport des marchandises d'entier parcours a augmenté de 79,479 tonnes, et le transport des marchandises locales de 325,442 tonnes.

Il a été transporté 1,521,540 barils de farine, soit une augmentation de 209,833. Il a été transporté 3,392,252 boisseaux de grain, soit une augmentation de 432,491. Le bois accuse une augmentation de 31,180,560 pieds en superficie, la quantité totale transportée étant de 459,231,589 pieds. Il y a eu une augmentation de 28,565 dans le nombre d'animaux sur pieds transportés, ce nombre a été de 127,060. La houille accuse une augmentation de 178,862 tonnes, la quantité totale étant de 750,076 tonnes, mais le bois de corde a diminué de 5,890 cordes, la quantité totale ayant été de 55,002 cordes. Dans les articles de fabrication, il a été transporté 590,526 tonnes, soit une augmentation de 59,346 tonnes. Quant au sucre brut, il en a été transporté 17,331 tonnes, soit une augmentation de 5,688 tonnes. De sucre raffiné, il a été transporté 31,111 tonnes, soit une augmentation de 1,479 tonnes. Il a été transporté 10,289 tonnes de poisson frais, une augmentation de 2,793 tonnes ; et un total de 11,495 de poisson salé, soit une augmentation de 1,453 tonnes.

Le transport des marchandises autres que la planche allant en Europe et en revenant, *via* Halifax, a été de 138,631 tonnes, soit une diminution de 44,516 tonnes ; sur cette quantité, 124,695 tonnes constituaient le trafic local.

L'enlèvement de la neige et de la glace a coûté $89,480.77, c'est-à-dire $8,498.23 de plus que l'année précédente.

Le nombre de milles parcourus par les trains pendant l'exercice a été de 6,345,500, augmentation de 247,553 milles. Le coût des trains était de 97·15c. par mille, 5·78c. de plus que l'année précédente. Dans ces deux années on a inclus le loyer du prolongement jusqu'à Montréal.

On a continué à poser des freins automatiques à air Westinghouse aux wagons à marchandises ; 205 voitures en ont été pourvues, formant en tout 4,314 voitures.

Les travaux de doublement de la voie entre la Jonction Windsor et Halifax progressent.

Le nouvel embranchement sur la rivière Ouelle, 6¼ milles de longueur, s'étendant depuis la station de la Rivière-Ouelle jusqu'au quai Saint-Denis, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, a été ouvert au public le 22 juin 1903, facilitant ainsi, avec l'aide du bac à vapeur, les communications avec la Malbaie et autres places d'eaux sur la rive nord du fleuve.

La voie permanente et toutes les constructions et les travaux d'art, ainsi que le matériel roulant de la ligne, ont été maintenus en bon état de service.

La valeur des approvisionnements en magasin à la clôture de l'exercice, y compris le combustible, les rails et les vieux matériaux, se chiffrait par $917,941.73.

On trouvera dans les annexes les rapports de l'ingénieur en chef du département et des employés du chemin, y compris des tableaux statistiques et comparatifs, ainsi que d'autres renseignements intéressants sur le chemin de fer et son exploitation.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur et va de la Jonction Windsor, sur l'Intercolonial, à Windsor.

La Compagnie du chemin de fer 'Dominion-Atlantic', ci-devant la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, exploite cette ligne. La compagnie paye tous les frais se rattachant à l'exploitation et elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien. Cet arrangement s'exécute sous l'empire d'une convention en date du 13 décembre 1892, qui s'étend à un autre terme de 21 ans aux mêmes conditions que celles que comporte la convention de 1871.

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Etat, et les hauts fonctionnaires de l'Intercolonial sont chargés de ce soin.

La somme revenant à l'Etat (soit un tiers des recettes brutes) s'est élevée à $42,569.81, soit une diminution de $7,043.78. Les frais d'entretien se sont élevés à $17,843, soit une augmentation de $1,466.92, ce qui porte le profit de l'Etat à $24,717.62.

Ce chemin a été entretenu en bon état. On trouvera les détails aux annexes.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

La longueur de ce chemin de fer en opération est la même que l'an dernier, soit 209 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût du chemin et de son équipement imputable sur le compte du capital à la fin de l'exercice était de $5,429,239.33, soit une augmentation de $829,414.78, la principale dépense étant celle d'une somme de $304,852.46 pour un embranchement jusqu'à Murray-Harbour, et $459,139.28 pour un pont de chemin de fer et voitures combinés sur la rivière Hillsborough, Charlottetown ; il a été dépensé $5,198.35 pour une nouvelle gare à Georgetown ; $5,129.41 pour agrandissements à Charlottetown, et $13,400 pour des rails d'acier.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes se sont élevées à $217,714.24, et les frais d'exploitation à $259,637.82, soit un excédent de dépenses de $41,923.58.

Comparées à celles de l'exercice précédent, les recettes brutes accusent une augmentation de $19,214.31, et les frais d'exploitation une diminution de $10,522.15. Le chemin a transporté 205,262 voyageurs, augmentation de 20,537, produisant $95,837.12, augmentation de $10,150.69. Il a été transporté 80,582 tonneaux de marchandises, augmentation de 5,201 tonneaux, produisant $106,519.72, une augmentation de $10,941.93. Les recettes provenant du service de la poste et de divers autres services se sont élevées à $15,957.40, soit une diminution de $378.30.

Le nombre de milles parcourus par les trains a été de 291,263, augmentation de 17,431 milles.

Les frais de parcours des trains ont été de 89·61c. par mille, diminution de 8·51c.; et par mille de chemin de fer, $1,212.29, diminution de $50.34.

La valeur du matériel en magasin, à la clôture de l'exercice, y compris le combustible et les rails, était de $107,999.15.

La voie, les bâtiments et le matériel roulant ont été bien entretenus.

Les détails de l'exploitation se trouvent aux annexes (Partie I) et dans les rapports du directeur général et des autres fonctionnaires.

EXPLORATION D'UN CHEMIN DE FER POUR DONNER ACCÈS AU DISTRICT DU YUKON.

Dans le rapport annuel pour l'exercice 1900–1, on trouvera un rapport complet de l'ingénieur dirigeant sur ce sujet, et aussi (à la page xv) un résumé de l'ouvrage fait.

Les rapports antérieurs se trouvent imprimés dans les rapports annuels des exercices 1898-99 et 1899-1900.

SUBVENTIONS DES CHEMINS DE FER.

Les pages suivantes établissent dans l'ordre alphabétique la situation des compagnies dont les opérations avec l'Etat, au sujet des subventions, ne sont pas encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été pleinement gagnées et payées avant le 1er juillet 1902.

Un relevé de ces déboursés en forme de tableau se trouve à la Partie II, et une liste des contrats se rattachant aux subventions accordées pendant l'exercice à la Partie IV.

On trouvera à la Partie III la liste des actes de subventions rendus chaque année depuis 1882. Il n'a pas été accordé de subventions durant les sessions de 1895, 1896, 1898 et 1902.

Les renseignements ont été préparés jusqu'à la fin de l'exercice 1902-1903 seulement, dans les états réguliers ; mais en outre, la liste suivante indique les contrats additionnels entrepris et les paiements faits entre cette date et le 31 décembre 1903.

CONTRATS PASSÉS EN 1902–1903, JUSQU'AU 30 JUIN 1903.

Chemin de fer Algoma-Central et Baie-d'Hudson.—Du Saut-Sainte-Marie, Ontario, jusqu'à un endroit sur la ligne-mère du Pacifique Canadien à ou près White-River, district d'Algoma ; contrat daté du 15 octobre 1902.

Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté.—Pour un chemin de fer reliant les lignes de Deseronto aux lignes Tweed de la compagnie ; contrat daté du 30 décembre 1902.

Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté.—Extension de la ligne à Tweed, en allant vers le nord ; contrat daté du 31 décembre 1902.

Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté.—Extension à partir d'un endroit à ou près de Richmond-Boundary-Road, près Deseronto, Ont.; contrat daté du 31 décembre 1902.

Compagnie du chemin de fer dite Bracebrige and Trading-Lake.—De Bracebridge, dans le Muskoka, jusqu'à un point près de Baysville, Ont.; contrat daté du 30 décembre 1902.

La Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Nord.—De Labelle, P. Q., au Nominingue ; contrat daté du 8 juillet 1902.

Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique.—De Dyment à la région minière New-Klondike, Ont.; contrat daté du 28 août 1902.

Compagnie du chemin de fer d'Halifax à Yarmouth.—De Pubnico à Port-Clyde ou Clyde-River, N.-E.; contrat daté du 1er mars 1903.

Compagnie du chemin de fer de Colonisation Montfort et Gatineau.—D'Arundel à un point dans les townships de Preston et Hartwell, P.Q.; contrat daté du 30 juillet 1902.

Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord.—Des mines Victoria à Sudbury, etc.; contrat daté du 15 mai 1902.

Compagnie du chemin de fer de la Rivière-Maganetawan.—A partir d'un endroit sur le Grand-Tronc de chemin de fer, à ou près Burk's-Falls, Ont., jusqu'à la rivière Maganetawan ; contrat daté du 19 mars 1903.

Compagnie du chemin de fer de l'Est de la Nouvelle-Ecosse.—De New-Glasgow à Country-Harbour et à Guysboro', etc.; contrat daté du 19 février 1903.

Compagnie de houille et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick.—De la station Chipman, N.-B., à Gibson ; contrat daté du 30 juin 1902.

Compagnie de chemin de fer Québec et Nouveau-Brunswick.—Prolongement de l'embranchement de Saint-François du chemin de fer Témiscouata jusqu'à l'embouchure de la rivière Saint-François ; contrat daté du 25 août 1902.

Compagnie du chemin de fer Schomberg et Aurora.—Prolongement de son terminus est jusqu'à un point à ou près le lac Bond, Ont. ; contrat daté du 30 juillet 1902.

Compagnie du chemin de fer Trans-Canada.—De Roberval, Qué., en allant à l'ouest vers la baie de James ; contrat daté du 19 janvier 1903.

CONTRATS ADDITIONNELS, DU 30 JUIN 1903 AU 31 DÉCEMBRE 1903.

Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.—De Grandview à Edmonton, 620 milles, et embranchement sur Prince-Albert, 100 milles à l'est de Prince-Albert ; contrat daté du 29 juillet 1903.

Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern.—A partir d'un endroit sur la ligne du chemin de fer Winnipeg-Great-Northern, au nord de la rivière du Cygne, jusqu'à Prince-Albert, T.N.O., 100 milles ; contrat daté du 7 décembre 1903.

Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.—Nouveau prolongement au nord de la rivière du Cygne, vers Prince-Albert, 100 milles ; contrat daté du 7 décembre 1903.

Compagnie du chemin de fer Châteauguay et du Nord.—A partir d'un endroit situé sur le ligne-mère, près de l'Epiphanie, jusqu'au village de Rawdon, 16 milles ; contrat daté du 12 décembre 1903.

Canadian Bridge Company *et al.*—Pont sur la rivière Saint-François ; contrat daté du 21 décembre 1903.

Canadian Bridge Company *et al.*—Pour l'achèvement des fondations et des abords du pont de la rivière Saint-François ; contrat daté du 21 décembre 1903.

Compagnie de chemin de fer des comtés du Centre.—De Hawkesbury, Ont., à South-Indian, 35 milles ; contrat daté du 26 décembre 1903.

Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.—De Winnipeg à Port-Simpson (division ouest), etc. ; contrat daté du 29 juillet 1903.

Compagnie de chemin de fer d'Halifax et du Sud-Ouest.—De Halifax à la baie-Mahone, 68 milles ; contrat daté du 9 novembre 1903

Compagnie du chemin de fer d'Halifax et du Sud-Ouest.—De Bridgewater vers Barrington-Passage ; aussi, une ligne de Barrington-Passage, en sus, 77 et 35 milles ; contrat daté du 9 novembre 1903.

Compagnie du chemin de fer d'Halifax et du Sud-Ouest.—De New-Germany à Caledonia, 22 milles ; contrat daté du 9 novembre 1903.

Compagnie du chemin de fer d'Halifax et du Sud-Ouest.—De Caledonia à Liverpool, 29 milles ; contrat daté du 9 novembre 1903.

Compagnie de chemin de fer et de houille d'Inverness.—De Chéticamp à un endroit situé entre Broad-Cove et la Pointe-Tupper, 37 milles ; contrat daté du 9 novembre 1903.

Compagnie du chemin de fer et de houille d'Inverness.—De la Pointe-Tupper à Broad-Cove, 8 milles ; contrat daté du 9 novembre 1903.

Compagnie du chemin de fer Ottawa, Northern et Western.—D'Aylmer à Hull, Q., 9 milles ; contrat daté du 10 juillet 1903.

Compagnie du chemin de fer Ottawa, Northern et Western.—De l'extrémité du 62e mille en allant vers le Désert, 20 milles ; contrat daté du 25 août 1903.

Compagnie du chemin de fer Ottawa, Northern et Western.—Solde non gagné de la subvention sur les 62 milles de Hull vers Désert ; contrat daté du 25 août 1903.

Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec.—Pont de Québec, abords et têtes de ligne ; contrat daté du 19 octobre 1903.

SUBVENTIONS PAYÉES AU COURS DE L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1903.

Chemin de fer Algoma-Central et Baie-d'Hudson, Ontario	$ 202,912 00
Chemin de fer Atlantique et Lac-Supérieur, Québec	52,353 98
Chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest	186,600 00
Chemin de fer de la Baie-de-Quinté, Ontario	19,200 00
Chemin de fer des Mines Bruce et Algoma	28,800 00
Cie du chemin de fer Canadian-Northern, Ontario	57,485 00
Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, C.-B., (Passe du Nid-de-Corbeau)	60,000 00
Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique (embranchement de Kootenay et Arrowhead)	42,771 00
Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique (embranchement de Selkirk-O., lac Winnipeg)	83,200 00
Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique (embranchement Dyment)	22,336 00
Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique (embranchement Waskada)	50,480 00
Chemin de fer de Prolongement du Cap-Breton, N.-E.	65,280 00
Ligne du littoral de la Nouvelle-Ecosse, aujourd'hui Halifax et Yarmouth	60,000 00
Chemin de fer du Grand-Nord, Québec	37,777 20
Cie Inverness et Richmond, N.-E	91,775 53
Cie du chemin de fer de la rivière Maganetawan, Ontario	3,552 00
Cie du chemin de fer de Manitoulin et Rive-Nord, Ontario	32,000 00
Cie du chemin de fer Midland, N.-E	190,186 30
Cie du Pont de Québec, Québec	132,353 33
Chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, Ontario	44,160 00
	$1,463,222 34

PAIEMENTS ADDITIONNELS DE SUBVENTIONS, DU 1er JUILLET 1903 AU 31 DÉCEMBRE 1903

Chemin de fer de la Baie-de-Quinté	$ 6,400
Chemin de fer du Cap-Breton	117,120
Chemin de fer Ottawa, Northern et Western	57,568
Chemin de fer Halifax et Yarmouth	9,600
Chemin de fer Châteauguay et du Nord	191,595
Chemin de fer Canadian-Northern	270,010
	$652,293

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

NOTE.—Les numéros entre parenthèses, après le titre de la compagnie, se rapportent à la liste des chemins de fer subventionnés par le parlement depuis 1882, dans les annexes à ce rapport.

Pour ce qui est des chemins de fer subventionnés par l'Etat, on verra par ce qui suit les progrès qui ont été faits en ce qui regarde le gouvernement. Il n'est ici question que des lignes et des compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention.

Les sommes suivantes ont été déboursées pour ces subventions :—

Exercice	1883–84,	terminé le 30 juin	1884	$ 208,000 00
"	1884–85	"	1885	403,245 00
"	1885–86	"	1886	2,171,249 00
"	1886–87	"	1887	1,406,533 00
"	1887–88	"	1888	1,028,041 90
"	1888–89	"	1889	846,721 83
"	1889–90	"	1890	1,678,195 72*
"	1890–91	"	1891	1,265,705 87*
"	1891–92	"	1892	1,248,215 93*
"	1892–93	"	1893	811,394 07*
"	1893–94	"	1894	1,229,885 10*
"	1894–95	"	1895	1,310,549 10*
"	1895–96	"	1896	834,745 49*
"	1896–97	"	1897	416,955 30*
"	1897–98	"	1898	1,414,934 78*
"	1898–99	"	1899	3,201,220 05*
"	1899–1900	"	1900	725,720 35*
"	1900–01	"	1901	2,512,328 86*
"	1901–02	"	1902	2,093,939 00*
"	1902–03	"	1903	1,463,222 34
				$29,295,052 71

* Dans ces chiffres la subvention de $186,600 par année payable à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, pendant 20 ans à compter du 1er juillet 1889, se trouve comprise. Le ministère des Finances opère ce paiement.

A ce qui précède il faut ajouter les subventions exceptionnelles suivantes :—

Chemin de fer Canada-Central, payées en 1878-83 . . $	1,525,250 00
Chemin de fer Canadien du Pacifique—prolongement de la jonction de Saint-Martin à Québec, payée en 1885	1,500,000 00
Total des subventions payées à même le "Fonds consolidé", jusqu'au 30 juin 1902 . . . . . $	32,310,302 71
La subvention à la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique Canadien a été payée à même le "Capital", et s'élève à	25,000,000 00
Total payé en subventions . . . . . $	57,310,302 71

La somme qui précède ne comprend pas la somme de $2,394,000, due à la province de Québec, pour le chemin de fer entre Ottawa et Québec, somme qui a maintenant été transférée à la dette publique, et sur laquelle l'Etat paie 5 pour 100 d'intérêt, soit $119,700 par année. (*Voir* la note à la page 46 du relevé du comptable, partie II.)

Compagnie du chemin de fer Albert-Sud.

(*Voir* rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer Algoma-Central et Baie-d'Hudson.

(*Voir* nos 437 et 479.)

Cette compagnie a été constituée en corporation sous le nom de "Compagnie du chemin de fer Algoma-Central", par l'acte 62-63 Victoria, chapitre 50 (1899), avec pouvoir de construire une ligne de chemin de fer à partir de la ville du Saut-Sainte-Marie jusqu'à un point sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près la gare de Dalton, et de là vers le sud-ouest jusqu'au havre de Michipicoten, sur le lac Supérieur.

L'acte 63-64 Victoria, chapitre 49 (1900), modifia ces pouvoirs et la compagnie fut autorisée à construire un chemin de fer du Saut-Sainte-Marie à un endroit entre les rivières Mogdie et Michipicoten, et de là jusqu'à la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et vers le sud jusqu'au port de Michipicoten.

Par l'acte I Edouard VII, chapitre 46 (1901), le nom de la compagnie fut changé comme ci-dessus, et elle fut autorisée à prolonger son chemin de fer depuis un endroit sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique en allant vers le nord jusqu'à quelque point sur la baie James, pas plus loin au nord que la rivière Equam.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1899, 62-63 Vic., ch. 7, item 23, a autorisé une subvention pour 40 milles de ce chemin de fer depuis le Saut-Sainte-Marie vers la rivière et le port de Michipicoten, et vers la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, au montant de $3,300 par mille, avec addition de 50 pour 100 sur le coût excédant $15,000 par mille, la totalité de la subvention ne devant pas excéder $6,400 par mille.

La compagnie ayant demandé cette subvention, elle a signé un contrat le 28 septembre 1901, sous l'autorité de décrets de l'Exécutif en date du 30 mai et du 10 août 1901

L'acte des subventions aux chemins de fer (1900), 63–64 Victoria, chapitre 8, item 4, accorda une subvention semblable à la compagnie pour un prolongement de 25 milles de sa ligne à partir de la section de 40 milles ci-dessus mentionnée, et aussi pour 25 milles à partir du port de Michipicoten vers la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Sous l'autorité d'un décret de l'Exécutif du 6 janvier 1902, contrat fut passé le 5 février 1902 avec la compagnie pour les travaux ainsi subventionnés.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1901, chapitre 7, item 20, accorda une subvention semblable pour une nouvelle longueur de 135 milles ou plus, jusqu'à un endroit sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près White-River, et la compagnie signa un contrat en conséquence le 15 octobre 1902.

Dans le cours du dernier exercice la compagnie a reçu $202,912, ce qui portait à $583,536 le total des paiements opérés jusqu'au 30 juin 1903.

Compagnie du chemin de fer Atlantique et Lac-Supérieur.

(*Voir* n° 524.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 56 Victoria, chapitre 39 (1893), avec pouvoir de construire ou acquérir une ligne de chemin de fer entre un point sur ou près de la baie de Gaspé, dans la province de Québec, et un point sur ou près la rivière Sainte-Marie, dans le district d'Algoma, dans la province de l'Ontario, et a été autorisée à passer des contrats avec certaines compagnies dénommées, pour l'achat ou la prise à bail de leurs chemins de fer, en totalité ou en partie, et de leurs droits ou pouvoirs entre les points nommés.

La compagnie fit des conventions qui furent ratifiées par le parlement par l'Acte 57–58 Victoria, chapitre 63 (1894), comme suit :—

(1) Pour l'achat du chemin de fer de la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs et toutes ses circonstances et dépendances. (2) Pour l'usage d'un pont qui sera construit sur le fleuve Saint-Laurent, en face de la cité de Montréal, par la Compagnie de Pont de Montréal. (3) Pour l'achat du chemin de fer Grand-Oriental (*Great-Eastern*) entre Yamaska et Saint-Grégoire, dans la province de Québec. (4) Pour l'achat du chemin de fer de la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa, entre Lachute et Saint-André, dans la province de Québec, et ses immunités. L'acte décrétait que les chemins de fer nommés seraient terminés dans les trois ans, et le pont dans les cinq ans.

Des difficultés s'élevèrent cependant : Les biens de la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Lac-Supérieur furent en définitive attribués aux syndics des porteurs d'obligations, qui, par l'acte 1 Edouard VII, chapitre 48, 1901, furent autorisés nonobstant tout ce que peut contenir tout acte du parlement du Canada, à réparer et renouveler la chaussée et les ponts établis sur le chemin de fer entre Métapédiac et Capelan, et construire le chemin de fer entre Capelan et quelque point près de Paspébiac ; ces pouvoirs de construction devant être exercés avant le 31 décembre 1902 ; et aussi à exploiter le chemin de fer entre Métapédiac et Paspébiac, dans la division de la Baie-des-Chaleurs.

Par l'acte des subventions de 1901, 1 Edouard VII, chapitre 7, item 9, il fut accordé une subvention pour 30 milles de chemin entre Capelan et Paspébiac, savoir, $3,200 par mille, avec une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur le coût excédant

$15,000 par mille, l'ensemble ne devant pas dépasser $6,400 par mille, le contrat de subvention devant être conclu avec les syndics ou sequestres en vertu d'une hypothèque de la compagnie du chemin de fer Atlantique et Lac-Supérieur. L'acte décrétait que la subvention serait affectée au paiement, 1° de certaines superstructures de ponts, mais n'excédant pas $35,000 ; 2° de l'achèvement de la chaussée ; et 3° de réclamations pour main-d'œuvre, matériaux et approvisionnements s'y rattachant.

A la date du 25 juillet 1901, un contrat fut signé en conséquence, et jusqu'au 30 juin 1902 on avait payé $14,800 pour une superstructure de pont, selon les dispositions de l'acte.

Dans le cours du dernier exercice la compagnie a reçu $52,353.98, ce qui portait à $67,153.98 le total des paiements opérés jusqu'au 30 juillet 1903. Sur ce total, $32,153.98 représentaient les paiements pour les superstructures de ponts et $35,000 l'achèvement de la chaussée.

Il faut remarquer, ainsi qu'il est dit dans le rapport annuel du ministère pour l'exercice 1894-95, que la subvention avait été payée à la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour ce chemin de fer, savoir, de Métapédiac en allant vers l'est jusqu'à Paspébiac, 70 milles, au montant de $620,000.

Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

(*Voir* Rapport annuel de 1889–90.)

Le rapport annuel de 1889–90 donnait l'historique complet de cette subvention. La compagnie reçoit une subvention annuelle de $186,000 pendant 20 ans. Le premier paiement a été versé en 1889–90. Au 30 juin 1903 le total des paiements se chiffrait par $2,612,400. Le ministère des Finances opère directement ces paiements.

Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs.

(*Voir* Rapport annuel de 1895–96.)

(*Voir* aussi Compagnie du chemin de fer Atlantique et Lac-Supérieur.)

Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté.

(*Voir* nos 434 et 581.)

Cette compagnie a été constituée en corporation sous l'empire de l'acte fédéral de 1881, chapitre 46, sous le nom de " Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Baie-de-Quinté ", et autorisée à construire une ligne de chemin de fer de Mill-Point, comté de Hastings, sur la Baie-de-Quinté, jusqu'à un endroit de raccordement avec le chemin de fer Grand-Tronc.

Par l'acte de 1896, la compagnie a été autorisée de s'amalgamer à la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Napanee et Occidental, sous le nom de Compagnie de chemin de fer de la Baie-de-Quinté. Ses pouvoirs ont été étendus de manière à comprendre la construction de lignes d'embranchement ne dépassant pas vingt milles en longueur, chacune d'elles devant se relier à des terrains renfermant des mines et des minéraux, et par l'acte de 1900, chapitre 50, des pouvoirs considérables lui ont été accordés pour le développement de la force électrique, et pour se livrer aux industries minières et forestières. Le délai de construction a été prorogé jusqu'au 14 juin 1905.

Par l'acte des subventions de 1899, chapitre 7, item 20, tel que modifié par la clause 9 de l'acte des subventions de 1900, chapitre 8, il a été accordé de l'aide au montant de

$3,200 par mille pour dix milles, pour des prolongements, embranchements et additions à son réseau ou pour relier ses dites lignes ou ses lignes de raccordement avec les mines de fer ou autres, ou exploitations minières ou forestières dans certains comtés nommés. Cette subvention a été accordée à la place de la partie du solde impayé de la subvention accordée au chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental en 1892.

A la date du 30 décembre 1902, un contrat a été en conséquence signé avec la compagnie.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1899, chapitre 7, item 45, accorda une subvention de $3,200 par mille, avec une subvention de 50 pour 100 des dépenses excédant $15,000 par mille, pour un prolongement ne dépassant pas 2 milles de la ligne de la compagnie, en allant vers l'ouest, à partir d'un endroit à ou près le chemin de borne de Richmond, près Deseronto, et aussi pour un prolongement à partir de l'extrémité des dits deux milles, en allant vers le nord, n'excédant pas trois milles.

A la date du 30 décembre 1903, un contrat distinct a été signé avec la compagnie pour chacune de ces deux sections.

Dans le cours du dernier exercice, il a été payé une somme de $19,200 pour les six milles qui séparent Deseronto de Napanee, sous l'empire de la subvention accordée par l'item 20 de l'acte de 1899. Cette somme représente le total payé à cette compagnie jusqu'au 30 juin 1903, mais il a été antérieurement payé à la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Napanee et Occidental une somme globale de $208,732.80.

Compagnie de chemin de fer Jonction de Beauharnois.

(*Voir* Rapport annuel de 1895–96.)

Compagnie de chemin de fer Belleville et North-Hastings.

(*Voir* Rapport annuel de 1888–89.)

Compagnie houillière de Boston et de la Nouvelle-Ecosse.

(*Voir* Rapport annuel de 1895–96.)

Compagnie de chemin de fer Bracebridge et Trading-Lake.

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 63 Victoria, chap. 109 (Ontario), et autorisée à construire une ligne de chemin de fer à traction mécanique ou électrique, ou en partie mécanique et en partie électrique, à partir d'un endroit situé dans la ville de Bracebridge jusqu'à quelque endroit dans le township de McLean, longueur d'environ quatorze milles, et à construire, prolonger et exploiter un prolongement ou embranchement du dit chemin de fer depuis Bracebridge jusqu'à quelque endroit sur le lac Muskoka à ou près Beaumaris, dans le township de Monk, longueur d'environ dix milles, le tout dans le district de Muskoka.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1900, 63–64 Victoria, chap. 8, item 7, accorda une subvention de $3,200 par mille, avec une subvention additionnelle de 50 pour 100 des dépenses excédant $15,000 par mille, mais ne dépassant pas un total de $6,400 par mille, pour un chemin de fer de Bracebridge, dans le Muskoka, à un endroit situé à ou près Baysville, Ont., ne dépassant pas 15 milles.

La Compagnie ayant demandé cette subvention, elle signa un contrat en conséquence, le 30 décembre 1902, sous l'autorité de l'arrêté de l'Exécutif, daté du 6 avril 1903

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 30 juin 1903.

Compagnie de chemin de fer Brockville, West-Port et Saut-Sainte-Marie.

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie de chemin de fer des Mines de Bruce et d'Algoma.

(*Voir* n° 539.)

Cette Compagnie a été constituée par l'acte de l'Ontario, 62 Victoria (2) chapitre 93 (1899), avec pouvoir de construire un chemin de fer, à traction mécanique ou électrique à partir d'un point dans ou près le village de Bruce-Mines dans le district d'Algoma ; puis croisant l'embranchement d'Algoma du chemin de fer Canadien-Pacifique jusqu'aux mines de cuivre de Rock-Lake, dans les townships de Plummer et Coffin ; de là en allant vers le nord sur une distance de 30 milles, en passant à travers les townships de McMahon et de Gillmor.

L'acte des subventions de 1901, chapitre 7, item 24, accorda une subvention pour 9 milles de chemin de fer depuis un point sur l'embranchement d'Algoma du chemin de fer Canadien-Pacifique à ou près la station du lac Bruce, vers le nord, jusqu'à un point à ou près le lac Rock, de $3,200 par mille, et une subvention additionnelle de 50 pour 100 pour les dépenses dépassant $15,000 par mille, mais n'excédant pas un total de $6,400 par mille.

Sous l'autorité d'un décret de l'Exécutif du 5 novembre 1901, la compagnie signa en conséquence un contrat pour ces travaux.

Le chemin de fer fut terminé dans le cours de l'exercice, la subvention de $28,800 (lui a été payée.

Compagnie de chemin de fer de Bouctouche et Moncton.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie de chemin de fer Canada-Atlantique.

Voir Rapport annuel de 1888-89, et aussi dans le présent rapport sous le titre de Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.)

Compagnie de chemin de fer Canada-Est ; autrefois la Compagnie Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95 et 1899-1900.)

Compagnie de chemin de fer " Canadian-Northern ".

(*Voir* Compagnie du chemin de fer Ontario et Rivière-La-Pluie.)

Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique.

Revelstoke à Arrow-Lake.

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

Chemin de fer Canadien du Pacifique.

Selkirk-ouest—Embranchement du lac Winnipeg.

(*Voir* n° 541.)

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1901, 1 Edouard VII, chapitre 7, item 26, accorda une subvention de $3,200 par mille, et une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur le coût excédant $15,000 par mille, mais ne devant pas dépasser en totalité $6,400 par mille, pour un chemin de fer à partir d'un point sur l'embranchement de Stonewall ou l'embranchement de Selkirk du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à la rivière Icelandic, par la voie de Gimli, n'excédant pas 35 milles.

La Compagnie ayant demandé la subvention elle signa un contrat le 8 février 1902, sous l'autorité des décrets de l'Exécutif du 30 novembre 1901, et du 25 janvier 1902.

A la clôture de l'exercice le 30 juin 1903, il avait été payé $83,200 de cette subvention.

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

(Embranchement Dyment.)

(*Voir* n° 487.)

L'acte des subventions aux chemins de fer, 63-64 Victoria, chapitre 8 (1900) item 12, accorda une subvention de $3,200 par mille, et une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur le coût excédant $15,000 par mille, mais ne devant pas dépasser en totalité $6,400 par mille pour un chemin de fer à partir de Dyment sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au district minier de New-Klondike, Ontario, n'excédant pas 7 milles.

La Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique ayant demandé cette subvention, elle signa en conséquence un contrat le 28 août 1902.

Dans le cours du dernier exercice il avait été payé une somme totale de $22,336 jusqu'au 30 juin 1903.

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

(Embranchement Waskada.)

(*Voir* n° 494.)

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1900, 62-64 Victoria, chapitre 8, item 19, accorda une subvention de $3,200 par mille, avec une addition de 50 pour 100 sur le coût excédant $15,000 par mille, mais n'excédant pas $6,400 par mille, pour un chemin de fer à partir de l'extrémité ouest de l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique, Manitoba, jusqu'à 20 milles plus loin.

La Compagnie ayant demandé la subvention, elle signa un contrat pour ces travaux le 28 décembre 1901, sous l'autorité des décrets de l'Exécutif du 6 juillet, 11 septembre

3 octobre et 30 novembre 1901. Aucune partie de la subvention n'avait été payée à la date du 30 juin 1902.

Pendant le dernier exercice il a été payé une somme globale de $50,480 jusqu'au 30 juin 1903.

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Embranchement de la Pierre-à-Pipe.—Station d'Antler à la Montagne-L'Orignal.

(*Voir* le rapport annuel de 1901-02.)

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

(Chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau.)

(*Voir* n° 415.)

L'acte spécial, 60-61 Vic., ch. 5 (1898), autorisait d'accorder à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention pour la construction d'un chemin de fer partant de Lethbridge, par la passe du Nid-de-Corbeau, et allant à Nelson, cette subvention étant au montant de $11,000 par mille et ne devant pas excéder en totalité $3,630,000. Le 6 septembre 1897, contrat a été passé avec la compagnie. La distance totale est de 342·75 milles. Le chemin a été construit et est en exploitation depuis Lethbridge jusqu'à l'extrémité sud du lac Kootenay, distance de 288·75 milles, excepté qu'à un endroit la voie temporaire sera remplacée par une voie permanente redressée.

Des 54 milles restant jusqu'à Nelson, les 20 milles entre Nelson et Proctor sont terminés. Pendant le dernier exercice une nouvelle somme de $60,000 a été payée sur la subvention, ce qui porte à $3,404,720 le total des paiements à la date du 30 juin 1903.

Compagnie du chemin de fer du Cap-de-la-Madeleine.

(*Voir* le rapport annuel de 1896-97.)

Compagnie du chemin de fer de prolongement du Cap-Breton, à responsabilité limitée.

(*Voir* le rapport annuel de 1895-96.)

(*Voir* n° 420.)

Cette Compagnie a été constituée en corporation par la 62 Victoria, chapitre 126 (1899) des actes de la Nouvelle-Ecosse, et autorisée à construire un chemin de fer entre Canso et Louisbourg et à construire un pont ou un tunnel au-dessus ou au-dessous du détroit de Canso, et à exploiter un bac à vapeur.

L'acte de la Nouvelle-Ecosse de 1902, chapitre 190 l'autorisa de plus à construire des embranchements à partir d'un endroit quelconque sur sa ligne-mère ou des embranchements sur n'importe quel autre endroit dans le comté du Cap-Breton.

L'acte des subventions de 1899, 62-63 Victoria, chapitre 7, accorda une subvention de $3,200 par mille, avec une autre subvention de 50 pour 100 pour les dépenses dépassant $15,000 par mille, mais n'excédant pas un total de $6,400 par mille, pour un chemin de fer à partir de Port-Hawkesbury, sur le détroit de Canso, N.-E,, jusqu'à St-Peter's, 30 milles.

La Compagnie ayant demandé la subvention, signa un contrat pour ces ouvrages le 15 septembre 1900. Pendant le dernier exercice, des paiements ont été faits au montant de $65,280, chiffre total payé au 30 juin 1903.

Chemin de fer de Caraquette.

(*Voir* rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.

(*Voir* nos 40, 143, 156, 205, 353, 382 et 445.)

Par l'acte 47 Vic, ch. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $128,000 a été accordée pour aider à la construction d'environ 40 milles du chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B.

Sous l'autorité d'un décret de l'Exécutif du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet 1886 avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la Rivière-au-Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Norton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1er juillet 1888. Certains travaux ont été exécutés, mais les obligations du contrat n'ont pas été remplies, et aucune partie de la subvention n'a été payée. Le droit à la subvention s'étant éteint, il a été rétabli par l'acte des subventions, 52 Vic., ch. 3 (1889.)

Le 1er décembre 1890, un nouveau contrat était passé avec la compagnie pour les travaux couverts par l'acte des subventions de 1889, la limite de la subvention étant $128,000 ; ce contrat couvrait aussi une subvention pour 4½ milles, dont la limite était de $14,400, autorisé par l'acte 53 Vic., ch. 2, ce qui portait la subvention totale à $142,400, la longueur totale du chemin subventionné étant de 44½ milles. Les travaux devaient être finis le 1er décembre 1891.

L'acte 51 Vic., ch. 3, autorisait la cession à cette compagnie, comme subvention, de certains rails de fer pour une valeur de $83,612.54, louée à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham (chemin de fer que la Compagnie du chemin de fer Central a acquis ; la vente ayant été approuvée par un décret de l'Exécutif du 15 novembre 1887), la cession portant pour condition que ces rails devaient être remplacés par des rails d'acier. Les nouveaux rails d'acier furent substitués aux anciens, et un décret de l'exécutif du 18 octobre 1889 autorisa le transfert des rails à la compagnie.

L'acte des subventions de 1894, 57-58 Vic., ch. 4, a autorisé une subvention à cette compagnie ne dépassant pas $48,000 pour 15 milles de son chemin, de Chipman aux houillères de Newcastle, et un contrat pour les travaux fut passé avec la compagnie le 7 septembre 1895.

Par l'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), la subvention de 1894 pour ces 15 milles a été votée de nouveau pratiquement, avec addition de 50 pour 100 du coût en sus des $15,000 par mille, la totalité de la subvention ne devant pas excéder $6,400 par mille.

L'acte des subventions 62-63 Vic., ch. 7 (1899), autorisait une subvention de $3,200 par mille, avec addition de 50 pour 100 sur le coût excédant $15,000 par mille, la totalité de la subvention ne devant pas dépasser $6,4000 par mille, pour un prolongement

depuis les houillères de Newcastle jusqu'à Gibson, 30 milles. Il a été passé le 8 février 1900 un contrat avec la compagnie pour la construction de ce chemin.

A la clôture de l'exercice 1898-99 il avait été payé, y compris la valeur de ces rails, $226,012.54. Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'à la date du 30 juin 1903.

Compagnie de chemin de fer Ontario-Central.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-1.)

Compagnie de chemin de fer Châteauguay et Nord.

Cette Compagnie a été constituée par l'acte de Québec de 1895 (1). ch. 64 ; ses pouvoirs ont été modifiés par l'acte de 1898, ch. 75.

Par l'acte des subventions de 1900, 63-64 Vic., ch. 8, une subvention de $3,200 par mille a été accordée, ainsi que 50 pour 100 pour toute dépense excédant $15,000 par mille, mais ne devant pas dépasser en tout $6.400 par mille ; cette subvention était accordée pour 42 milles, du quartier Hochelaga, Montréal, à un endroit du chemin du Grand-Nord à Joliette ou près de Joliette, avec tronçon pénétrant dans cette ville.

Le contrat a été passé le 19 janvier 1901.

A la même date, deux autres contrats ont été passés, soumis à l'acte des subventions, l'un pour la construction d'un chemin de fer, avec pont pour les voitures et les piétons, du Bout-de-l'Ile à Charlemagne, au confluent du Saint-Laurent et de l'Ottawa, au coût de $150,000, et l'autre, pour la construction d'un pont sur la rivière du Lac-Ouareau, au coût de $15,000. Aucune de ces trois subventions n'avait été payée à la date du 30 juin 1903.

Compagnie de chemin de fer d'embranchement de Chatham.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie de chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer de la Côte de la Nouvelle-Ecosse.

(Maintenant Compagnie du chemin de fer Halifax et Yarmouth.)

(*Voir* n° 403.)

L'acte provincial de la Nouvelle-Ecosse, 56 Vic., ch. 154 (1893), a constitué cette Compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer de Yarmonth à Lockport ; un acte subséquent, le 59e Vic., ch. 154 (1893), étendait ses pouvoirs.

L'acte des subventions fédérales, 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a autorisé une subvention pour 61 milles de ce chemin de fer depuis Yarmouth jusqu'à Port-Clyde, au montant de $3,200 par mille, avec addition de 50 pour 100 sur le coût excédant $15,000 par mille, la totalité de la subvention ne devant pas excéder $6,400 par mille.

Il a été passé avec la compagnie, le 26 août 1897, un contrat pour la construction du chemin, qui devait être terminé le 1er septembre 1899.

Au cours de l'exercice 1897-98, il a été payé la somme de $90,400.

Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Nord.

(*Voir* n° 451.)

Cette Compagnie a été constituée en corporation par l'acte fédéral 62-63 Victoria, chapitre 62 (1899) et autorisée à construire et exploiter une ligne de chemin de fer partant de quelque point à ou près Labelle, dans le comté de Labelle, dans la province de Québec, et passant à moins d'un mille de l'église paroissiale de l'Annonciation, dans le canton de Marchand, dans le dit comté, et à moins d'un mille de l'église paroissiale dans le village de Nomininguе, dans le canton de Loranger, dans le dit comté, et à moins d'un mille du village du Rapide-de-l'Orignal, dans les cantons de Robertson et Campbell, dans le dit comté, et allant dans une direction ouest jusqu'à quelque point sur ou près le lac Témiscamingue, dans le comté de Pontiac.

L'acte des subventions aux chemins de fer, 62-63 Victoria, chapitre 7 (1899), item 37, accorda une subvention de $3,200 par mille, avec une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur le coût excédant de $15,000 par mille, la totalité de la subvention ne devant pas dépasser $6,400 par mille, pour un chemin de fer d'une longueur de 22 milles au plus, allant de Labelle dans une direction nord-ouest jusqu'à Nomininguе, par la voie de Notre-Dame de l'Annonciation.

La Compagnie ayant demandé la subvention, signa un contrat en conséquence le 8 juillet 1902.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 30 juin 1903.

Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-01.)

Compagnie de chemin de fer et de navigation Colombie-Kootenay.

(*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de la Cornwallis.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.

Compagnie de chemin de fer Dominion-Atlantic.

(*Voir* Compagnie de chemin de fer des comtés de l'Ouest.)

Compagnie du chemin de fer Dominion-Eastern.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-01.

Compagnie de chaux du Canada.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie houillère Dominion.

(*Voir* Rapport annuel de 1895–96.)

Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond.

(*Voir* Rapport annuel de 1900–01.)

Compagnie du chemin de fer de la Vallée-Est du Richelieu.

(*Voir* Rapport annuel de 1888–89.)

Compagnie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock.

(*Voir* Rapports annuels de 1885–86 et 1890–91.)

Compagnie du chemin de fer Érié et Huron.

(*Voir* Rapport annuel de 1886–87.)

Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo.

(*Voir* Rapport annuel de 1886–87.)

Compagnie de pont Frédéricton et Sainte-Marie.

(*Voir* Rapport annuel de 1888–89.)

Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Érié.

(*Voir* Rapport annuel de 1893–94.)

Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

(*Voir* Rapport annuel de 1900–01.)

Compagnie de chemin de fer Great-Eastern.

(*Voir* Rapport annuel de 1896–97.)

Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, autrefois la Compagnie du Grand-Nord.

(Le nom a été changé par l'acte 62–63 Vic., ch. 67, 1899.)

(*Voir* nos 33, 37, 72, 70, 154, 215, 231, 308, 309, 346, 371, 380, 405, 407, 413 et 416.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $32,000 fut accordée à cette compagnie pour la construction d'une ligne allant de Saint-Jérôme à New-Glasgow, Québec ; la longueur du chemin est estimée à 10 milles.

Sous l'autorité d'un décret de l'exécutif du 3 février 1885, contrat a été passé avec la compagnie le 14 du même mois pour la construction du chemin, qui devra être terminé pour le 1er juillet 1885.

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un décret de l'exécutif du 2 mars 1885 il fut payé $25,088 pour 7·84 milles.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10 (1886), une subvention n'excédant pas $57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 19 milles. La Compagnie du chemin de fer du Grand-Nord l'ayant demandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887, qui en a aussi approuvé la localisation. Le contrat passé le 19 août suivant comporte que le chemin devra être terminé le 1er août 1900.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10, une subvention ne dépassant pas $22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Qué., 7 milles. La Compagnie ci-dessus a demandé la subvention, mais aucun contrat n'a été passé. La même subvention a de nouveau été autorisée par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 3, et à la date du 8 octobre 1890, un contrat a été passé pour l'exécution des travaux, dont l'achèvement était fixé au 1er août 1891. Le chemin a été terminé et ouvert au public en janvier 1892.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à $48,000 pour un chemin de fer depuis Montcalm jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, 15 milles.

Par l'acte 54–55 Vic., ch. 2 (1891), la somme de $28,100 restée impayée sur la subvention accordée en 1886 a été votée de nouveau.

Par l'acte 56 Vic., ch. 8 (1893), la balance impayée de $25,600 sur la subvention accordée en 1891 a été votée de nouveau, et un nouveau contrat a été passé avec la compagnie pour cette entreprise le 16 juin 1894.

Par le même acte, la subvention n'excédant pas $48,000 accordée à la compagnie pour la construction de 15 milles de son chemin à partir de Montcalm jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, par l'acte 53 Vic., ch. 2, a été accordée de nouveau. On a passé un contrat avec la compagnie pour cette entreprise le 16 juin 1894.

L'acte des subventions 57–58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de $96,000 pour 30 milles de chemin de fer à partir d'un point de raccordement au chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, en allant vers l'ouest, au lieu de la subvention antérieure accordée à la Compagnie de chemin de fer Maskinongé et Nipissingue. On a passé un contrat avec la Compagnie pour les travaux, le 16 septembre 1895, à être terminés le 30 novembre 1896.

L'acte des subventions 60–61 Vic., ch. 4 (1897), a autorisé le paiement des soldes restés impayés, n'excédant pas $182,400, pour 67 milles de chemin de fer entre Montcalm et le raccordement avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, et aussi une subvention de 15 pour 100, n'excédant pas $52,500, du coût d'un pont sur la rivière Ottawa à Hawkesbury. Aussi pour 9 milles calculés en moins dans la distance entre Montcalm et Saint-Tite ; aussi pour 35 milles de Saint-Jérôme à Hawkesbury ; ces deux dernières étant les subventions de $3,200 par mille avec 50 pour 100 des dépenses en sus de $15,000 par mille, le tout ne devant pas excéder $6,400 par mille. En vertu de cet acte la compagnie signa un contrat le 5 septembre 1898, pour la construction des 67 milles et des 9 milles mentionnés, et en vertu du même acte un contrat fut passé avec elle le 12 octobre 1899, pour la construction des 35 milles de Saint-Jérôme à Hawkesbury.

L'acte des subventions 62–63 Vic., ch. 7 (1899), autorisa une subvention pour 53½ milles du chemin de fer de la Compagnie entre Montcalm et la Jonction de Saint-Tite ;

et aussi pour un embranchement depuis sa ligne-mère jusqu'aux chûtes Shawenegan, 6½ milles, ces subventions représentant $3,200 par mille, avec une subvention additionnelle de 50 pour 100 du coût en sus de $15,000 par mille, la totalité ne devant pas dépasser $6,400 par mille.

La Compagnie a été autorisée à faire deux contrats séparés, l'un pour l'embranchement daté du 4 juillet 1900, et l'autre pour le chemin de fer entre Montcalm et la Jonction Saint-Tite, le 26 du même mois.

L'acte des subventions, 62-63 Vic., ch. 7 (1899), autorisa des subventions pour aider à la construction de trois ponts, au montant de 15 pour 100 de la somme dépensée; ces subventions étant limitées comme suit :

Pour le pont sur la rivière	Saint-Maurice	$16,425
" "	du Loup	15,000
" "	Maskinongé	15,000

Des contrats pour ces trois ponts furent passés avec la compagnie à la date du 21 décembre 1899.

A la date du 28 février 1900, un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction d'un pont sur la rivière Ottawa à Hawkesbury, la subvention, limitée à $52,-500, étant autorisée par l'acte 60-61 Vic., ch. 4 (1897). La ligne telle que subventionnée et soit construite soit en construction, s'étend depuis Hawkesbury jusqu'à la Jonction de Saint-Tite, sur le chemin de fer des Basses-Laurentides, distance de 225 milles, passant par Grenville, Lachute, Saint-Jérôme, New-Glasgow, Montcalm, Joliette, et Saint-Boniface. Les sections entre Saint-Jérôme et Montcalm, 27.84 milles, et 20 milles vers l'ouest de Saint-Tite à Saint-Boniface, sur lesquelles la subvention était de $3,200 par mille, formant un total de $153,088, ont été construites et payées ; et aussi une courte ligne, 6.75 milles, de Lachute à Saint-André, pour laquelle la subvention s'élevait à $21,600.

Pendant le dernier exercice, il a été payé à cette compagnie une somme de $37,777.20 portant la totalité des paiements faits à cette compagnie à $557,788.31 jusqu'au 30 juin 1903.

Compagnie du chemin de fer dit " Gulf Shore " du Nouveau-Brunswick.

(*Voir* Rapport annuel de 1899-1900.)

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer d'Halifax à Yarmouth.

(Ci-devant. The Coast Railway Company of Nova-Scotia.)

(Nom changé par le Statut de la Nouvelle-Ecosse de 1899, ch. 128.)

(*Voir* No 520.)

L'acte des subventions de 1901, chapitre 7, item 5, accorda une subvention de $3,200 par mille pour une voie ferrée depuis Pubnico, N.-E., jusqu'à Port-Clyde ou la rivière Clyde, d'une longueur de 31 milles ou plus, avec une subvention additionnelle de 50 pour cent sur la dépense en sus de $15,000 par mille, le total ne devant pas dépasser $6,400 par mille.

Cette subvention tenait lieu de solde non dépensé de la subvention accordée en 1897 (voir Coast Railway Company of Nova Scotia.)

La compagnie ayant demandé la subvention signa un contrat le 1er mars 1903.

Pendant le dernier exercice, il a été payé sur cette subvention une somme de $60,000, ce qui, joint à la subvention antérieurement payée forme un total de $150,400.

Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Harvey.

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer de Hereford (ci-devant Compagnie d'Embranchement de Hereford.)

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer International.

(*Voir* Rapport annuel de 1887-88 et 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer Inverness et Richmond.

(*Voir* nos 208, 357 et 400.)

L'acte de la province de la Nouvelle-Ecosse, 50 Vic., ch. 60 (1887), a constitué cette Compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre Hawkesbury et un endroit dans le district de Margaree. L'acte de 1888, ch. 79, a autorisé la construction du chemin depuis Port-Hawkesbury par Port-Hastings, Judique, Port-Hood, Mabou et Margaree, jusqu'à Eastern-Harbour, Chéticamp.

L'acte des subventions, 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette Compagnie une subvention de $80,000 pour 25 milles de chemin de fer allant de Port-Hawkesbury vers Chéticamp, et la Compagnie a passé contrat pour cette entreprise le 23 novembre 1894.

L'acte des subventions de 1897, 60-61 Vic., ch. 4, a autorisé au lieu de la subvention accordée en 1894, une subvention de $3,200 par mille avec une addition de 50 pour 100 sur la dépense en sus de $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité $6,400 par mille, pour un chemin de fer de Port-Hawkesbury à Port-Hood et Broad-Cove, 53 milles, et la compagnie a passé contrat en conséquence le 29 avril 1898.

Il a été payé pendant le dernier exercice une somme de $91,775.53, ce qui porte à $311,375.53 le total de la subvention payée jusqu'au 30 juin 1903.

Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-01.)

Compagnie du chemin de fer des Joggins.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Kinsgton, Napanee et occidental.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.)

Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembrooke.

(*Voir* Rapport annuel de 1884-85.)

Compagnie du chemin de fer de Kootenay à Arrowhead.

(*Voir* n° 543.)

Cette Compagnie a été constituée en corporation par l'acte 1, Edouard VII, ch. 70 (1901), pour la construction d'un chemin de fer d'un point à ou près Lardo, près de la tête du lac Kootenay, jusqu'à un point à ou près Duncan ; puis en allant vers le nord-ouest jusqu'à Arrowhead, sur le lac Arrow, C.-B., avec telles lignes d'embranchement, dont aucune ne devra dépasser 30 milles, que le gouverneur en conseil pourra autoriser. La compagnie a été autorisée à louer ou à vendre ses travaux à certaines compagnies mentionnées, y compris la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le 15 août 1901, ce chemin de fer a été affermé à la Compagnie du fer Canadien du Pacifique, pour un terme de 999 ans. L'affermage a été approuvé par un arrêté en Conseil du 29 juin 1903.

L'acte des subventions de 1901, ch. 7, item 28, autorisa une subvention de $3,200 par mille avec une addition de 50 pour 100 sur la dépense en sus de $15,000 par mille, limitée en totalité à $6,400, pour un chemin de fer depuis le lac Duncan vers Lardo ou le lac Arrow, C.-B., ou depuis Lardo jusqu'au lac Arrow, n'excédant pas 30 milles.

La Compagnie ayant demandé la subvention, elle signa un contrat pour cette construction, le 26 août 1901, sous l'autorité des décrets de l'exécutif du 8 juin et du 6 juillet 1901, et devant terminer les travaux le 1er août 1903. Le chemin fut construit depuis Lardo jusqu'à Trout-Lake, 33 milles, et fut inspecté en juin 1902, en vue de l'ouvrir à la circulation.

Pendant l'exercice il a été effectué pour $42,771, somme totale payée à la date du 30 juin 1903.

Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit.

Ci-devant "Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Détroit", nom changé par l'acte fédéral 54-55 Vic., ch. 88 (1891.)

(*Voir* Rapport annuel, 1901-02.)

Compagnie du chemin de fer L'Assomption.

(*Voir* Rapport annuel, 1886-87.)

Compagnie du chemin de fer Leamington et Saint-Clair.

(*Voir* Rapport annuel, 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac-Témiscamingue.

(*Voir*, Rapport annuel, 1896-97.)

Compagnie du chemin de fer des Laurentides.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay.)

Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic.

(*Voir* Rapport annuel, 1896-97.)

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Missawippi.

(*Voir* Rapport annuel, 1900-01.)

Compagnie du chemin de fer de la rivière Maganetawan.

Cette Compagnie a été constituée en corporation par l'acte 1 Edouard VII (Ontario), chapitre 83 (1901), et autorisée à construire un chemin de fer entre un endroit situé dans ou près le village de Burk's-Falls, dans le district de Parry-Sound, et un endroit situé sur la rivière Maganetawan, dans le district de Parry-Sound, où la dite rivière est navigable.

L'acte des subventions aux chemins de fer, 1 Edouard VII, chapitre 7 (1901), item 22, accorda une subvention de $3,200 par mille, avec une subvention additionnelle de 50 pour 100 des dépenses excédant $15,000 par mille, mais limitée en totalité à $6,400, pour une voie ferrée allant d'un endroit sur le chemin de fer Grand-Tronc, à ou près Bark's-Falls, Ontario, jusqu'à la rivière Maganetawan, n'excédant pas deux milles.

La Compagnie ayant demandé cette subvention, signa un contrat en conséquence, le 19 mars 1903.

Pendant le dernier exercice, il a été payé une somme de $3,552, formant le total des paiements à la date du 30 juin 1903.

Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord.

(*Voir* n° 481.)

Cette Compagnie a été constituée en corporation par l'acte fédéral de 1900, chapitre 64, 63-64 Victoria, et autorisée à construire une ligne de chemin de fer partant de Little-Current, île Manitouline, et allant vers le nord jusqu'à une distance de 100 milles, croisant la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près la station d'Onaping ou celle de Cartier ; et aussi d'un endroit dans ou près le township de Drury ou de Hyman, sur sa dite ligne, et allant à l'est jusqu'à Sudbury ; aussi d'un endroit situé dans ou près Little-Current, et allant vers le sud-est jusqu'à la rive sud de l'île Manitouline ou de l'île Fitzwilliam, et de quelqu'endroit près de Tobermoray jusqu'à Meaford, en passant par Wiarton et Owen-Sound ; et autorisée aussi à construire des docks, faire naviguer des bacs à vapeur, et produire de l'énergie électrique.

L'acte des subventions de 1900, chapitre 8, item 6, accorda une subvention pour la construction de 66 milles du chemin de fer de la Compagnie de Little-Current à Sudbury ; la compagnie devant construire un pont entre Little-Current et la terre ferme, avec toute facilité pour la circulation gratuite des véhicules et des piétons.

L'acte de 1901, article 5, autorisa la construction, en vertu de la subvention ci-dessus, en deux sections, la première commençant aux mines Victoria et allant jusqu'à Sudbury et de là jusqu'au lac Wahnapitaë, ne dépassant pas 33 milles ; la seconde commençant à Little-Current et allant jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique et s'y raccordant, à ou près Sudbury, ne dépassant pas 31 milles.

A la date du 15 mai 1902, la Compagnie signa un contrat sous l'empire de la dite subvention, pour un chemin de fer des Mines Victoria à Sudbury et de là jusqu'au lac Wahnapitaë.

Pendant le dernier exercice il a été payé une somme de $32,000 formant le total des paiements jusqu'au 30 juin 1903.

Compagnie du chemin de fer Middleton et Victoria-Beach.

(*Voir* nos 503 et 536.)

Cette Compagnie a été constituée en corporation par l'acte de la Nouvelle-Ecosse, 60 Victoria, ch. 82 (1897), sous le nom de " Compagnie de chemin de fer et de développement de Granville et de Victoria-Beach ", pour la construction d'une ligne de chemin de fer depuis quelque point sur le chemin de fer Dominion et Atlantique à ou près Bridgetown, en passant par Granville, jusqu'à quelque point à ou près Victoria-Beach, sur le Bassin d'Annapolis, avec embranchements approuvés, etc. Cet acte a été remis en vigueur par l'acte de 1899, ch. 129. Il fut de nouveau remis en vigueur par l'acte de 1901, ch. 160, et prolongé de six années ; le nom étant changé en celui de " Compagnie de Middleton et Victoria-Beach."

L'acte des subventions aux chemins de fer du Canada, 63-64 Victoria, ch. 8, item 28, accorda une subvention de $3,200 par mille, avec une subvention additionnelle de 50 pour 100 des dépenses excédant $15,000 par mille, mais limitée en totalité à $6,400 par mille pour 30 milles de chemin de fer entre Bridgetown et Victoria-Beach, Nouvelle-Ecosse.

La Compagnie ayant demandé la subvention, fut autorisée à signer un contrat pour cette construction, le 5 mai 1902, sous l'autorité d'un décret de l'Exécutif du 1er avril, le chemin de fer devant être terminé le 1er décembre 1903.

L'acte des subventions de 1901, ch. 7, item 21, autorisa une subvention semblable pour un prolongement de Bridgetown à Middleton, n'excédant pas 11 milles, et la compagnie ayant demandé cette subvention, fut autorisée à signer un contrat le 5 mai 1902, sous l'autorité d'un décret de l'Exécutif du 1er avril, cette construction devant être terminée le 1er décembre 1903.

Aucune partie de ces subventions n'avait été payée à la date du 30 juin 1903.

Compagnie du chemin de fer Midland.

(N° 336, 421, 427.)

Cette Compagnie a été constituée par l'acte de la Nouvelle-Ecosse 59 Vic., chap. 85 (1896), avec pouvoir de construire un chemin de fer allant de Windsor à ou près de Maitland, et de là, *via* Clifton, à un point entre Truro et Stewiacke, sur l'Intercolonial ; de là à Eastville ; avec prolongements et embranchements à des mines de houille et de fer et à des ports d'expédition.

L'acte fédéral des subventions 57-58 Vic., chap. 4 (1894), accorda une subvention de $3,200 par mille pour 90 milles de chemin de fer allant de Newport ou Windsor à Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, et d'un point sur le dit chemin de fer à un point près d'Eastville, et d'Eastville, par la vallée de la riviére Musquodoboit, vers un point sur l'embranchement Darmouth de l'Intercolonial, au lieu d'une subvention auto-

risée en 1892 ; aussi pour un pont de chemin de fer sur la rivière Shubenacadie, une subvention de 15 pour 100 de la valeur de la structure, le total des subventions ne dépassant pas $300,000.

La Compagnie de chemin de fer Midland ayant demandé la subvention, fut admise à conclure un contrat pour ces travaux le 30 juillet 1896.

L'acte des subventions 62-63 Vict., ch. 7 (1899), au lieu de la subvention ci-dessus, autorisa une subvention de $3,200 par mille, avec une nouvelle subvention de 50 pour 100 du coût au-dessus de $15,000 par mille, jusqu'à concurrence de $6,400 par mille, pour un chemin de fer depuis Windsor, N.-E., jusqu'à Truro, *via* Clifton, et la Compagnie de chemin de fer Midland ayant demandé cette subvention, fut admise à conclure un contrat pour ces travaux le 7 décembre 1899.

Pendant le dernier exercice il a été payé une somme de $190,186.30, portant à $360,450.30 le total des sommes payées à la date du 30 juin 1903.

Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Montfort et Gatineau.

(*Voir* n° 506.)

Cette Compagnie a été constituée en corporation sous le nom de "Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Montfort," par l'acte 53 Victoria, chapitre 107 (Québec) (1890), l'acte fédéral 61 Victoria, chapitre 75 (1898) changea son nom et déclara l'entreprise être d'un avantage général pour le Canada, et l'autorisa à prolonger son chemin de fer depuis la Rivière-Rouge jusqu'à un point sur le chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau (aujourd'hui l'Ottawa, Northern et Western) dans le comté de Wright.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1900, 63-64 Victoria, chapitre 8 item 31, accorda une subvention de $3,200 par mille, et une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur les dépenses dépassant $15,000 par mille, mais limitant la totalité à $6,400 par mille pour un chemin de fer depuis Arundel jusqu'à un endroit dans la municipalité des townships-unis de Preston et Hartwell, Québec, n'excédant pas 30 milles.

La compagnie ayant demandé cette subvention, signa un contrat pour la construction de ces ouvrages, le 30 juillet 1903.

Aucun paiement n'avait été fait sur cette subvention à la date du 30 juin 1903, mais jusqu'au 30 juin 1899, il avait été payé $167,440 à la compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, en vertu de subventions antérieures.

Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Montfort.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-1.)

Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain.

(*Voir* Rapport annnel de 1892-93.)

Compagnie du chemin de fer Montréal et Lac-Maskinongé.

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie du chemin de fer Montréal et Sorel.

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa.

Ci-devant **Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.** Nom changé par 53 Vic., chap. 58.)

(*Voir* Rapport annuel de 1898-99.)

Compagnie du chemin de fer de Montréal à la ligne provinciale.

(*Voir* Rapport annuel de 1901-02.)

Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.

(*Nom changé en celui de* **Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental** *par l'acte 53 Vic., ch. 62.*)

(*Voir* Rapport annuel, 1895-96.)

Compagnie de chemin de fer Nakusp et Slocan.

(*Voir* Rapport annuel, 1894-95.)

Compagnie de chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard.

(*Voir* Rapport annuel, 1888.$9.)

New Brunswick Coal and Railway Company.

(*Voir* n° 522,)

Cette Compagnie a été constituée en corporation par l'acte 1 Edouard VII., chapitre 77 (Nouveau-Brunswick) et autorisée à construire une ligne de chemin de fer de Chipman à Gibson, et aussi le droit de construire des embranchements jusqu'à ces endroits et se raccordant avec tous chemins de fer du Nouveau-Brunswick.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1901, 1 Edouard VII, chapitre 7, item 7, accorda une subvention de $3,200 par mille, avec une subvention additionnelle de 50 pour cent des dépenses en sus de $15,000 par mille, mais ne dépassant pas en totalité $6,400 par mille, pour une ligne de chemin de fer depuis la station de Chipman, Nouveau-Brunswick, jusqu'à Gibson, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897, et par le chapitre 7, article 2, alinéa 31 de 1899, n'excédant pas 45 milles.

La Compagnie ayant demandé cette subvention, signa en conséquence un contrat, le 30 juin 1902.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 30 juin 1903.

Compagnie de chemin de fer dite " New Glasgow Iron, Coal and Railway Company."

(*Voir* Rapport annuel, 1895-96.)

Compagnie de chemin de fer " Northern and Pacific-Junction.

(*Voir* Rapport annuel, 1890-91.)

Compagnie du chemin de fer " Northern and Western."

(*Voir* Rapport annuel, 1889-90.)

(Aussi sous l'en-tête " Chemin de fer du Canada-Est " dans le Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer " Central " de la Nouvelle-Ecosse

(*Voir* Rapport annuel, 1898-99.)

Compagnie du chemin de fer dite " Nova Scotia Eastern.

Cette Compagnie a été constituée en corporation par l'acte 1 Edouard VII, chapitre 130 (Nouvelle-Ecosse), et autorisée à construire une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près New-Glasgow, dans le comté de Pictou, et passant à travers les comtés de Pictou et de Guysborough jusqu'à l'eau profonde à Country-Harbour, dans le comté de Guysborough, et depuis Cross-Roads, Country.Harbour, dans le dit comté de Guysborough, jusqu'à un endroit dans ou près la ville de Guysborough, et de là jusqu'à un endroit sur le Détroit de Canso, dans le dit comté de Guysborough et telles autres lignes qui pourront servir à l'alimentation de la ligne-mère ci-dessus décrite.

L'acte des subventions de 1901, 1 Edouard VII, chapitre 7, alinéa 1, accorda une subvention de $3,200 par mille et une subvention additionnelle de 50 pour cent des dépenses en sus de $15,000 par mille, le total ne devant pas dépasser $6,400 par mille, pour un chemin de fer partant de quelqu'endroit sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près New-Glasgow et allant jusqu'à Country-Harbour, et partant d'en endroit à ou près Country-Harbour Cross-Roads, et allant jusqu'à Guysborough, au lieu des subventions accordées en 1897, par le chapitre 4, et en 1899, par le chapitre 7, article 2, alinéa 34, n'excédant pas 80 milles.

La Compagnie ayant demandé cette subvention, signa un contrat en conséquence, le 19 février 1903.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 30 juin 1903.

Compagnie de Chemin de fer " Southern " de la Nouvelle-Ecosse.

(*Voir* Rapport annuel, 1896-97.)

(*Voir* nos 431 et 432.)

Cette Compagnie n'a reçu aucun paiement en vertu des subventions antérieurement accordées et qui sont périmées ; et en 1899, l'acte des subventions de cette année-là, 62-63 Victoria, chapitre 7, accorda les subventions suivantes, savoir :—Pour un chemin de fer depuis un endroit sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, N.-E. jusqu'à la ville de Liverpool *viâ* le village de Calédonia ou jusqu'au village de Calédonia *viâ* Liverpool, ou pour toute partie de ce chemin, la distance totale n'excédant pas 62 milles ; et aussi, pour un chemin de fer depuis Indian-Gardens, comté de Queen, N.-E. jusqu'à Shelburne, 35 milles. Dans chaque cas la subvention était de $3,200 par mille, avec une addition de 50 pour cent des dépenses en sus de $15,000 par mille, mais ne dépassant pas en totalité $6,400 par mille.

La Compagnie ayant demandé ces subventions, signa des contrats en conséquence, le 27 janvier 1900.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 30 juin 1903.

Compagnie de chemin de fer Ontario et Pacifique.

(*Nom changé en celui de* **Compagnie du chemin de fer Ottawa et New-York**, *par l'acte 60-61 Vic. ch. 57, 1897.*)

(*Voir* Rapport annuel, 1901–02.)

Compagnie de chemin de fer Ontario et Québec.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontario et Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer Ontario et Rivière-La-Pluie.

(*Fusionnée avec la* **Compagnie Canadian-Northen**, *dont elle a pris le nom en vertu de l'acte 62-63, Vic., ch. 80.*)

(*Voir* nos 390, 433 444 et 466.)

Cette compagnie, constituée en corporation par l'acte d'Ontario, 49 Vic., ch. 75, avec pouvoir de construire un chemin de fer depuis la ville de Port-Arthur jusqu'à la rivière La-Pluie, et certains embranchements, a été déclarée être une entreprise d'un avantage général pour le Canada par l'acte fédéral 54-55 Vic., ch. 82 (1891), qui a également prolongé le délai fixé pour son achèvement jusqu'en août 1898, et ratifia les arrangements faits par la compagnie au sujet du droit de circulation sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest ; il accordait également le pouvoir de construire un pont sur la rivière La-Pluie. L'acte 61 Vic., ch. 81, autorisa la compagnie à construire son chemin de fer soit de Port-Arthur, soit d'un point sur le chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, jusqu'à la frontière qui sépare l'Ontario du Manitoba, et le délai fixé pour l'achèvement des travaux fut prolongé.

L'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), autorisa une subvention à cette compagnie pour la construction de 80 milles de son chemin de fer depuis le chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest jusqu'à la rivière La-Pluie, savoir, $3,200 par mille, avec une addition de 50 pour 100 limitée à $3,200 par mille sur le coût au-dessus de $15,000. Cette subvention fut définitivement augmentée à $6,400 par mille par l'acte des subventions de 62-63 Vic., ch. 7 (1899).

La compagnie fut admise à passer des contrats pour ces deux subventions portant respectivement les dates du 29 juillet 1899 et du 21 avril 1900.

L'acte des subventions 62-63 Vic., ch. 7 (1899), autorisa une subvention à cette compagnie de $6,400 par mille, pour 140 milles, de chemin de fer depuis un point situé à 80 milles à l'ouest de la gare de Stanley, sur le chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, jusqu'à Fort-Frances. La compagnie fut admise à conclure un contrat pour ces travaux le 14 février 1900.

Le même acte autorisa une subvention pour 70 milles de chemin de fer depuis Fort-Frances jusqu'à un endroit situé à ou près de l'embouchure de la rivière La-Pluie. Cette compagnie ayant demandé cette subvention, fut admise à contrat le 14 février 1900. Par un article spécial de ce contrat elle se désista de sa prétention à toute subvention pour ces 70 milles dépassant $3,200 par mille.

Sous l'autorité de l'acte 62-63 Vic., ch. 80 (1899), la compagnie a été fusionnée sous le nom de Compagnie de chemin de fer "Canadian-Northern", la convention à cet effet

étant approuvée par le décret de l'exécutif du 4 mai 1900. La compagnie du chemin de fer "Canadian-Northern" a été formée par le fusionnement de la Compagnie de chemin de fer le Grand-Nord de Winnipeg et de la Compagnie de chemin de fer et de canal du Lac-Manitoba en vertu de l'acte 61 Vic., ch. 70 (1898), la convention à cette fin étant approuvée par un décret de l'exécutif du 13 janvier 1898. Avec la même compagnie se trouve fusionnée la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Sud-Est, en vertu de l'acte 62-63 Vic., ch. 75 (1899), la convention à cet effet étant approuvée par un décret de l'exécutif du 2 mai 1900. Les chemins de fer ci-dessus sont compris dans le réseau du chemin de fer du Canada-Nord et sous le nom de cette compagnie.

Dant le cours du dernier exercice la compagnie a reçu en subventions la somme de $57,485, ce qui portait à $1,534,976 le total des paiements faits au 30 juin 1903.

Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord.

(*Voir* Rapport annuel, 1896-97.)

Compagnie du chemin de fer de la Montagne-Orford.

(*Voir* Rapports annuels, 1893-94 et 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer Ottawa et New-York.

(*Voir* Compagnie de chemin de fer Ontario et Pacifique.)

Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.

(*Maintenant la* **Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique**, *par fusion. en vertu de l'acte 62-63 Vic., ch. 81, 1899.*)

(*Voir* le rapport annuel de 1898-99.)

Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau.

(*Nom changé en celui de* **Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau** *par l'acte 57-58 Vic., ch. 87, qui a refondu et modifié les actes relatifs à la compagnie.*)

(*Ce dernier nom plus tard changé en celui de Compagnie du chemin de fer* **Ottawa Northern and Western**, *par l'acte 1 Edouard VII, ch. 80.*)

(*Voir* nos 8, 26, 58, 151, 305, 349, 379, 409, 414, 492 et 453.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 29 (1885), une subvention a été accordée à cette compagnie (au lieu des subventions votées précédemment) pour une voie ferrée allant de la gare de Hull vers le village du Désert, sur une distance de 62 milles, la somme totale devant être de $320,000. Cette subvention étant devenue périmée, elle a été autorisée de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889).

En vertu d'un arrêté du conseil en date du 10 juillet 1889, un contrat avec la compagnie pour les travaux en question, 62 milles, fut signé le 19 août 1889

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), accorde de nouveau les $89,248 restées impayées.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 6 (1894), autorisa une subvention de $64,000 pour une longueur de 20 milles à partir des 62 milles déjà subventionnés, et il fut passé un contrat pour l'entreprise le 7 octobre 1895.

L'acte des subventions de 1897, ch. 4, au lieu de cette subvention, en accorda une de $3,200 par mille pour les dits 20 milles, avec une autre de 50 pour 100 de la dépense dépassant $15,000 par mille ; les subventions totales ne devant pas excéder $6,400 par mille.

La compagnie fut admise à passer contrat en vertu de cette subvention, le 29 juillet 1899.

Par l'acte des subventions 60–61 Vic., ch. 4 (1897), le solde de $35,872 du crédit de 1893 fut voté de nouveau, et un contrat fut en conséquence passé avec la compagnie le 29 juillet 1899.

Au 30 juin 1894 le total des paiements s'élevait à $284,128.

Aux dates du 21 septembre 1899 et du 26 novembre 1900 des contrats furent faits pour la construction, en vertu d'une subvention, d'un pont sur la rivière Ottawa. à Ottawa, par cette compagnie conjointement avec la compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac du Pacifique. Ce pont a été terminé et la subvention a été payée en entier au cours de l'exercice 1900–1. (*Voir* Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique dans le rapport annuel de 1900–1.)

L'acte des subventions de 1899, chapitre 7, item 39, accorda une subvention de $3,200 par mille avec une autre de 50 pour 100 de la dépense excédant $15,000 pour un chemin de fer ne dépassant pas 4 milles à travers Hull.

La compagnie signa un contrat pour ces travaux le 15 février 1902, et le chemin étant complété, la subvention pour la distance réelle, 1·28 mille, reliant l'ancien chemin de fer de la Vallée de la Gatineau à l'approche du pont qui traverse la rivière Ottawa, fut payée durant l'exercice, savoir, $8,192, portant à $292,320 le total des paiements de subventions à cette compagnie, à la date du 30 juin 1902.

Aucun autre paiement n'a été fait pendant le dernier exercice.

Compagnie de chemin de fer "Ottawa Northern and Western".

(*Voir* Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau et Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique.)

Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa.

(*Nom changé en celui de* **Compagnie du chemin de fer d'Oshawa,** *par 54-55 Vic., ch. 91.*)

(*Voir* rapport annuel de 1895–96.)

Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound.

(*Voir* rapport annuel de 1895–96.)

Chemin de fer Pembrooke-Southern.

(*Voir* rapport annuel de 1899–1900.)

Compagnie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg-Junction.

(*Voir* rapport annuel de 1894–95.)

(*Maintenant la* **Compagnie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg.** *Nom changé par l'acte de Québec, 58 Vic., ch. 65, 1895.*)

(*Voir* rapport annuel de 1899–1900.)

Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental.

(*Ci-devant la* **Compagnie de chemin de fer de colonisation de la Baie-du-Tonnerre.**)

(*Voir* rapport annuel de 1892–93.)

Compagnie de chemin de fer de Pontiac et Renfrew.

(*Voir* rapport annuel de 1889–90.

Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique.

(*Voir* rapport annuel de 1900–01.)

Compagnie du pont de Québec.

(*Voir* n° 467.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte fédéral 50–51 Vic., ch. 90 (1887), lui accordant les pouvoirs de construire un pont sur le Saint-Laurent, près de Québec, destiné aussi aux voitures et aux piétons, et l'autorisant également à construire et à exploiter des lignes de chemin de fer pour faire raccordement avec les lignes actuelles ou futures de chaque côté du fleuve.

Par l'acte 60–61 Vic., ch. 69 (1897), les pouvoirs de la compagnie furent revisés et l'époque de la construction remise au 29 juin 1902.

Par l'acte 63–64 Vic., ch. 115 (1900), le temps de la construction fut prolongé au 14 juin 1905 et la compagnie fut autorisée à installer des fils électriques sur le pont, à faire raccorder les lignes de chemin de fer et à donner passage aux voitures électriques ou tramways.

Par l'acte des subventions 62–63 Vic., ch. 7 (1899), une subvention de $1,000,000 fut accordée pour la construction d'un pont sur le Saint-Laurent, près du bassin de la Chaudière, et par l'acte de 1900, ch. 8, article 10, cette subvention fut appliquée dans la proportion d'un tiers pour la substructure et les approches, et de deux tiers pour la superstructure.

Le 12 novembre 1900, le contrat fut passé par la compagnie.

L'emplacement et les plans du pont furent approuvés par le comité des chemins de fer du Conseil privé et par le décret du 16 mai 1898.

Le pont, construit d'après le modèle *cantilever*, comprend deux arches d'approche de 220 pieds chacune, deux arches à eau libre de 500 pieds et une arche centrale de 1,800 pieds d'un centre à l'autre des piles. Le tablier du pont sera à 150 pieds au-dessus de l'eau. Les piles seront construites au moyen du procédé qui consiste à faire le vide. Lorsqu'il sera terminé, le pont fournira une double voie de chemin de fer, deux voies pour les tramways et deux voies ordinaires pour les voitures et les piétons.

Dans le cours de l'exercice la compagnie avait reçu $132,353.33, ce qui porte à $374,353.33 le total des paiements faits à la date du 30 juin 1902.

Compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick.

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 63–64 Vic., (1900) ch. 75, et autorisée à construire un chemin de fer partant de la gare de Connor, sur l'embranchement de Saint-François du chemin de fer de Témiscouata (Nouveau-Brunswick)

et allant à un endroit sur le chemin de fer Intercolonial à ou près la Jonction de Saint-Charles, ou un endroit sur le chemin de fer Central de Québec, à ou près Saint-Anselme, ou un endroit sur le Grand-Tronc de chemin de fer à ou près la Jonction de la Chaudière, (Québec,) distance d'environ 130 milles.

L'acte des subventions aux chemins de fer, 1 Edouard VII, chapitre 7, alinéa 2, autorisa une subvention de $3,200 par mille, et une subvention additionnelle de 50 pour 100 des dépenses excédant $15,000 par mille, le total ne devant cependant pas dépasser $6,400 par mille, pour une voie ferrée partant d'un endroit à ou près la Jonction de Saint-Charles ou la Jonction de la Chaudière ou d'un endroit sur le chemin de fer Central de Québec près de Saint-Anselme, allant vers le terminus actuel de l'embranchement sur Saint-Francis, du chemin de fer de Témiscouata, Nouveau-Brunswick, n'excédant pas 45 milles, et pour une voie ferrée partant de l'embranchement de la rivière Saint-Francis, Nouveau-Brunswick, en allant dans une direction ouest vers la Jonction de la Chaudière, n'excédant pas 15 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8, article 2, alinéa 23 de 1900 ; aussi, pour une voie ferrée en prolongement de l'embranchement sur Saint-Francis du chemin de fer de Témiscouata, jusqu'à l'embouchure de la rivière Saint-Francis, Nouveau-Brunswick, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7, article 2, alinéa 43, de 1899, n'excédant pas 3 milles, et ne dépassant pas en totalité 63 milles.

La compagnie ayant demandé cette subvention, signa un contrat en conséquence, le 25 août 1902.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 30 juin 1903.

Compagnie de chemin de fer Québec-Central.
(*Voir* Rapport annuel, 1895-96.)

Compagnie de chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean.
(*Voir* Rapport annuel, 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.
(*Voir* Rapport annuel, 1894-95.)

Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim.
(*Voir* les subventions en terres, n° 26.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'Acte 52 Victoria, chapitre 52 (1889), et autorisée à construire un chemin de fer partant d'un point près de la ville de Calgary, dans le district d'Alberta, T. N. O., et allant dans une direction nord-ouest jusqu'à un point de la rivière du Daim, dans le township 32, rang 21, à l'ouest du 4e méridien principal ; et aussi partant de ou près de la gare de Cheadle, sur le chemin de fer Canadien-Pacifique, et allant dans une direction nord jusqu'à un point de jonction avec la ligne de Calgary dans ou près le township 26, rang 25, à l'ouest du 4e méridien principal, et aussi certains embranchements. L'acte de 1897, chapitre 60, relatif à cette compagnie, prolongea le délai pour la construction et permit de construire d'un point de jonction avec le chemin de fer de Calgary et Edmonton au lieu de partir de Cheadle. Par son acte de 1900, chapitre 77, la compagnie obtint jusqu'au 1er janvier 1902 pour construire les premiers 50 milles à partir de Calgary, et jusqu'au 1er juillet 1903 pour

compléter son chemin de fer, et e le fut autorisée, lors de cet achèvement, de construire un prolongement depuis la rivière du Daim jusqu'à la rivière Saskatchewan, à un point situé entre Fort-Pitt et Battleford ; ce prolongement devant commencer dans les deux ans et se terminer dans les sept ans de l'achèvement du chemin de fer jusqu'à la rivière du Daim, dans le township 32, rang 21, à l'ouest du 4e méridien principal.

L'acte de subventions en terres de 1891, chapitre 9, accorda une subvention de 6,400 acres de terres à cette compagnie pour un chemin de fer partant de Calgary jusqu'à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du 4e méridien principal, distance d'environ 55 milles, et un contrat fut en conséquence signé avec la compagnie le 17 juin 1893 ; les travaux devant être terminés le 1er novembre 1894.

Un décret de l'exécutif en date du 29 juin 1901, autorisa la compagnie à signer un nouveau contrat sous l'autorité de cette subvention ; et ce contrat fut signé le 30 juillet 1901 ; les 55 milles en question devant être terminés le 1er juillet 1903. Le même décret approuva le tracé du chemin, savoir, depuis un point sur le chemin de fer de Calgary et Edmonton jusqu'aux mines Kneehill.

Compagnie du chemin de fer Ristigouche et Occidental.

(*Voir* n° 384.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de la province du Nouveau-Brunswick, 60 Vic., ch. 82 (1897), et autorisée à construire une voie ferrée partant de Campbellton et allant à un point sur la rivière Saint-Jean entre Grand-Falls et Edmundston.

L'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a autorisé une subvention de $3,200 par mille pour un chemin de fer de Campbellton, sur l'Intercolonial, vers Grand-Falls, N.-B., soit 20 milles, ainsi qu'une addition de 50 pour 100 du coût en sus de $15,000 par mille, la totalité de la subvention ne devant pas excéder $6,400 par mille. Cette subvention remplaçait celle accordée précédemment à une compagnie spécifiée.

La Compagnie du chemin de fer Ristigouche et Occidental en ayant fait la demande, a reçu la permission de passer un contrat pour cette construction le 24 décembre 1897. Une somme totale de $46,930 avait été payée au 30 juin 1900 ; aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 30 juin 1903.

Compagnie du chemin de fer Schomberg-Aurora.

(*Voir* n° 386.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte fédétal 59 Vic., ch. 34, (1896), et autorisée à construire une ligne de chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Grand-Tronc entre King et Newmarket jusqu'au village de Schomberg.

L'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a autorisé une subvention de $3,200 par mille pour 15 milles entre le point nommé ci-dessus, avec une addition de 50 pour 100 du montant dépensé au-dessus de $15,000 par mille, mais ne dépassant pas en totalité $6,400 par mille.

Un contrat a été fait avec la compagnie en vertu de cette subvention le 29 juillet 1899.

L'acte des subventions de 1901, 1 Edouard VII, chapitre 7, alinéa 10, accorda de nouveau cette subvention, et la compagnie signa un nouveau contrat le 3 février 1902 ; le chemin devant être terminé le 31 octobre 1903.

L'acte des subventions, 63-64 Victoria (1900), chapitre 8, alinéa 13, accorda une subvention de $3,200 par mille avec une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur les dépenses excédant $15,000 par mille, la subvention totale ne devant pas dépasser $6,400 pour un prolongement de sa ligne depuis son terminus oriental jusqu'à un endroit sur ou près le lac Bond, Ontario, n'excédant pas 4 milles.

La Compagnie ayant demandé cette subvention, elle signa en conséquence un contrat portant la date du 30 juillet 1902.

Aucun paiement n'avait été fait sur l'une ou l'autre de ces subventions à la date du 30 juin 1903.

Compagnie du chemin de fer Shuswap et Okanagan.

(*Voir* Rapport annuel, 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer Norfolk-Sud.

(*Voir* Rapport annuel, 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud.

(*Voir* Rapport annuel, 1896-97.)

Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, Québec.

(*Voir* nos 441, 468, 469 et 513.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte de Québec de 1894, chap. 72, et cette entreprise a été déclarée être à l'avantage général du Canada par l'acte fédéral 60 Vic., ch. 10 (1896), qui autorisa la construction d'une ligne de chemin de fer depuis un point dans la ville de Lévis jusqu'à un point sur le chemin de fer Canada-Atlantique, à ou près Valleyfield.

L'acte des subventions 62-63 Vic., ch. 7 (1899), a autorisé une subvention à cette compagnie pour 82 milles de chemin de fer depuis la Jonction de Sorel jusqu'à Lotbinière, à raison de $3,200 par mille, avec une addition de 50 pour 100 du montant dépensé en sus de $15,000 par mille, mais n'excédant pas un total de $6,400 par mille.

La compagnie fut admise à payer un contrat pour ces travaux le 9 mai 1900.

Le même acte autorisa une subvention pour une construction d'un pont sur la rivière Richelieu, à Sorel, n'excédant pas $35,000. La compagnie fut admise à passer un contrat pour ces ouvrages le 23 décembre 1899.

Le même acte autorisa une subvention à cette compagnie pour le renouvellement du pont de chemin de fer sur la rivière Yamaska, à Yamaska, au montant de $50,000. Elle fut admise à passer un contrat pour cet ouvrage le 9 mai 1900.

Par l'acte des subventions, 63-64 Vic., ch. 8 (1900), une subvention de $50,000 a été accordée pour la construction d'un pont sur la rivière Saint-François, l'usage en devant être gratuit pour les voitures et les piétons. La compagnie a passé le contrat le 29 juin 1901.

Il a été payé en tout, au 30 juin 1901, $119,290.19. Ceci comprend, toutefois, $16,164.63 pour le parachèvement du chemin Montréal et Sorel. (*Voir* Rapport de 1899-1900.) Aucun autre paiement n'avait été fait à la date du 30 juin 1903.

Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie du Tunnel de Saint-Clair.

(*Voir* Rapports annuels de 1890-91 et 1891-92.)

Chemin de fer de Saint-Gabriel-de-Brandon et de Sainte-Emélie-de-l'Energie.

(*Voir* n° 381.)

L'acte des subventions, 60-61 Vic., ch. 4 (1897), au lieu d'une subvention précédemment autorisée en 1894, accorda une subvention de $3,200 par mille, avec une addition, n'excédant pas $3,200 par mille, de 50 pour 100 du coût au-dessus de $15,000 par mille, pour 15 milles de chemin de fer depuis Saint-Gabriel jusqu'à Sainte-Emélie-de-l'Energie, et pour 5 milles depuis un point sur la ligne-mère jusqu'à Saint-Jean-de-Matha.

La compagnie passa contrat pour cet ouvrage le 29 juillet 1899.

Aucune partie de la subvention n'avait été payée le 30 juin 1903.

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer St-Stephen et Milltown.

(*Voir* Rapports annuels de 1895-96 et de 1900-01.)

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke et Lansdowne.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94 et de 1900-01.)

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94 et de 1900-01.)

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay.

(*Nom changé en celui de* "**Compagnie du chemin de fer des Basses-Laurentides**" *par l'acte provincial 51-52 Vic,, ch. 108.*

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Saint-Louis et Richibouctou,

(*Voir* Rapport annuel de 1884-85.)

Compagnie du chemin de fer de la Rivière-Sainte-Marie.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-01.)

Comsagnie du chemin de fer de Témiscouata—Rivière-du-Loup à Edmondston.

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96 et 1901-02.)

Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

(n° 387.)

L'acte 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a autorisé une nouvelle subvention de $3,200 par mille à cette compagnie pour 3·50 milles de son chemin du point terminal d'alors, en traversant Tilsonburg, au chemin de fer Michigan-Central, ainsi qu'une addition de 50 pour 100 du coût en sus de $15,000 par mille, la subvention ne devant pas excéder $6,400 par mille en totalité.

Le 4 décembre 1897, la compagnie a passé un contrat. Pendant l'exercice 1899-1900 la somme de $10,912 a été payée; et en 1900-01, la somme de $7,159.48 a été payée sur cette subvention, formant, avec la subvention antérieure de $51,200 payée en 1895-96, un total de $69,271,48 jusqu'au 30 juin 1902.

L'acte des subventions de 1899, 62-63 Victoria, chapitre 7, alinéa 26, accorda une subvention de $3,200 par mille et une subvention additionnelle de 50 pour 100 du coût dépassant $15,000 par mille, mais ne devant pas dépasser $6,400 par mille, pour un prolongement de Tilsonburg à Ingersoll ou Woodstock, n'excédant pas 28 milles.

Sous l'autorité d'un décret de l'exécutif en date du 11 septembre 1901, un contrat fut, en conséquence, signé avec la compagnie, le 15 octobre 1901 ; le chemin devant être terminé le 1er octobre 1902.

Pendant le dernier exercice il a été payé sur cette subvention une somme de $44,160, portant le total des paiements à $113,431.48 à la date du 30 juin 1903.

Compagnie du chemin de fer Trans-Canadien.

(*Voir* n° 540.)

Cette compagnie a été constituée en corporation sous le nom de "Compagnie de chemin de fer Trans-canadien" par l'acte 58-59 Victoria (1895) chapitre 68, et autorisée à construire un chemin de fer partant d'un endroit de ou près de la cité de Québec, et allant vers l'ouest et en aussi droite ligne que possible jusqu'à un endroit au nord du lac Winnipeg ; de là vers l'ouest par la voie du col de la Tête-Jaune ou quelqu'autre passe convenable à travers les montagnes Rocheuses ; et de là par la rivière Skeena jusqu'à Port-Simpson ou Port-Essington, avec faculté de choisir toute autre route plus facile à l'ouest des montagnes Rocheuses, pour atteindre la côte du Pacifique quelque part entre le cinquante-deuxième et le cinquante-cinquième degré de latitude nord.

Elle a également été autorisée à tenir en service des bateaux à vapeur et autres navires pour les besoins de ses opérations de chemin de fer ; à posséder des quais, docks, élévateurs à grain et entrepôts ; à produire et faire usage d'énergie électrique ; et à exploiter des lignes de télégraphe et de téléphone jusqu'à quelque endroit sur la baie de James, la baie d'Hudson et le détroit d'Hudson.

L'acte de 1896, chapitre 65, lui conféra des pouvoirs additionnels pour la construction d'un embranchement partant d'un endroit de la ligne-mère sur la rivière Saint-Maurice, Québec, et allant de là vers le sud jusqu'au village de Montcalm, dans la paroisse de Saint-Liguori, et de là en ligne droite jusqu'à la cité de Montréal ; mais la construction de cet embranchement ne sera pas commencée avant que deux cents milles de la ligne-mère, en commençant à la cité de Québec, n'aient été construits et mis en exploitation. Cet acte changea aussi le nom de la compagnie.

L'acte de 1902, 2 Edouard VII, chapitre 108 prorogea le délai de construction du chemin de fer autorisé par les actes ci-dessus, jusqu'au 15 mai 1912, et augmenta ses pouvoirs de construction comme suit : Pour permettre à la compagnie de "poursuivre la construction de sa ligne-mère, qui a été commencée à Roberval, sur le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, en allant de là dans une direction ouest et nord-ouest", et elle pourra "construire un embranchement depuis l'endroit le plus rapproché de sa ligne-mère jusqu'à l'eau profonde près de l'embouchure de la rivière Nottaway" (qui se jette dans la baie James) et aussi, "un embranchement entre Chicoutimi et l'embouchure de la rivière Saguenay, à ou près la baie Sainte-Catherine"; et aussi, avec l'approbation du gouverneur en conseil, de conclure un traité avec le chemin de fer le Grand-Nord du Canada, la Compagnie de chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, ou la Compagnie de chemin de fer Canadien du Nord, pour céder ou louer son chemin de fer, ou pour faire une fusion avec cette compagnie.

L'acte des subventions aux chemins de fer, 1 Edouard VII (1901) chapitre 71, alinéa 25, autorisa une subvention de $3,200 par mille, avec une subvention additionnelle de 50 pour 100 des dépenses excédant $15,000 par mille, la subvention totale ne devant cependant pas dépasser $6,400 par mille, "pour une ligne de chemin de fer depuis Roberval, Québec, en allant vers l'ouest jusqu'à la baie James, ne dépassant pas 60 milles.

La compagnie ayant demandé cette subvention, signa un contrat en conséquence le 19 janvier 1903.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 30 juin 1903.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer Toronto, Grey et Bruce.

(*Voir* Rapport annuel de 1887-88.)

Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-01.)

Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.

(Voir *Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa.*

Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

(*Nom changé en celui de* "**Compagnie du chemin de fer Yarmouth et Annapolis** *par l'acte 56 Vic., ch. 63.*

(*Nom changé de nouveau en celui de* "**Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic**" *par 57-58 Vic., ch. 69.*

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Ouest.

(*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec—C.C.P.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer Woodstock et Centreville.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie de chemin de fer Yarmouth et Annapolis.

(Voir *Compagnie des chemins de fer des Comtés de l'Ouest.*)

Compagnie de chemin de fer York et Carleton.

(*Voir* Rapport annuel de 1901-02.)

CANAUX.

Au 30 juin 1903, les dépenses totales occasionnées par la construction et l'agrandissement des canaux du Canada, portées au compte du capital, s'élevaient à $85,342,-377.47. De plus, il a été dépensé $19,990,608.25 pour leur réparation, entretien et exploitation ; total, $105,332,985.72. Les recettes totales qui en sont provenues, y compris les péages, les loyers de terrains et de chutes d'eau, se sont élevées à $13,247,969.84. (*Voir* les relevés du comptable, Partie II, pp. 27, 28, 45 et 46.)

Les dépenses totales pendant l'exercice clos le 30 juin 1903, ont été comme suit :—

Pour constructions et agrandissements, $1,823,273.61 ; autre somme de $1,025,166.35 pour réparations, réfections, exploitation et perception du revenu, formant pour l'exercice un total de $2,848,439.96.

Les recettes totales nettes pendant le même exercice ont été de $230,213.15, soit une diminution comparée aux recettes nettes de l'exercice précédent, de $70,200.53. Les péages sur les canaux ont produit $159,959.24, c'est-à-dire une diminution de $73,078.61.* Le 1er juillet 1902, le solde des loyers impayés était de $75,887.56. Les loyers acquis durant l'exercice se sont élevés à $80,224.58, et les loyers reçus à $70,401.05, augmentation de $13,025.19, laissant un solde de loyers non perçus au 30 juin 1903, de $83,536.93.

La dépense totale pour le personnel et l'entretien, les réparations et les réfections, s'est montée pendant l'exercice à $1,025,166.35, augmentation de $161,085.68 ; et les recettes nettes ayant été de $230,213.15, comme dit plus haut, l'excédent des dépenses sur les recettes s'est chiffré par $794,953.20.

Les chlffres qui précèdent se rapportent à l'*exercice* 1902-1903 ; mais l'on trouvera dans la partie V, sous le titre " Statistique des canaux," une volumineuse statistique sur le trafic des canaux, et diverses statistiques commerciales ayant trait à la *saison de navigation* de 1902.

Le trafic total par les canaux du Canada pour la *saison* de 1902 s'est élevé à 7,513,197 tonnes, une augmentation de 1,847,938 tonnes comparé à celui de la saison précédente. Ceci comprend 4,729,268 tonnes passées par le canal du Saut-Sainte-Marie, contre 2,820,349 tonnes en 1901.

---

*Les péages n'ont été perçus que pendant la partie de l'exercice financier compris entre le 1er juillet 1902 et la clôture de la navigation ; tous les péages ont été abolis pour les saisons de navigation de 1903 et 1904, sous l'autorité des décrets de l'exécutif du 27 avril et du 19 mai 1902.

Les quelques données qui suivent sur le trafic des canaux pendant la *saison de navigation* de 1902 offrent un certain intérêt :—

Par le canal Welland il a passé 665,387 tonneaux de fret, augmentation de 45,178 tonneaux, dont 355,872 se composaient de produits agricoles, augmentation de 54,522 tonneaux, et 141,041 tonneaux de produits forestiers ; 64,013 tonnes de charbon ont été transportées, 580,633 tonneaux allant à l'est et 84,754 à l'ouest ; 646,097 tonneaux étaient du fret direct, dont 567,286 tonneaux ont passé à l'est tout le long du parcours du canal.

De cette quantité les vaisseaux canadiens ont transporté 327,107 tonneaux, augmentation de 36,576 tonneaux, et ceux des Etats-Unis 318,990 tonneaux, augmentation de 4,573 tonneaux.

Le fret total pour l'est et pour l'ouest par ce canal et venant des ports des Etats-Unis en destination des ports des Etats-Unis, a été de 269,029 tonneaux, soit une diminution de 4,990 tonneaux sur l'année 1901.

La quantité de grain transporte à Montréal par le canal Welland et celui du Saint-Laurent a été de 208,215 tonneaux, soit une augmentation de 56,649 tonneaux sur l'année précédente ; sur cette quantité, il en a été transbordé 34,060 tonneaux à Ogdensburgh, contre 17,387 tonneaux transbordés en 1901. 34,116 tonneaux de grain n'ont descendu que les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, ce qui fait un total de 242,331 tonneaux.

La quantité transportée sur les canaux du Saint-Laurent a été de 1,039,133 tonneaux de fret (diminution de 115,163 tonneaux), dont 481,822 pour l'est sans transbordement, et 93,051 pour l'ouest sans transbordement aussi ; 580,670 tonneaux étaient des produits agricoles, 292,508 des marchandises, 212,650 du charbon, et 102,430 des produits forestiers.

Trente-six cargaisons de grain comprenant 35,253 tonneaux ont été directement transportées à Montréal par les canaux du Saint-Laurent, au lieu de vingt-deux cargaisons représentant 17,303 tonneaux en 1901, et quinze cargaisons représentant 7,924 tonnes en 1900.

Sur les canaux de l'Ottawa, la quantité transportée s'exprime par 444,682 tonneaux une diminution de 1,180, dont 433,345 de produits forestiers.

Sur le canal Chambly on a transporté 379,442 tonneaux, une augmentation de 19,644 dont 25,084 de produits forestiers et 23,768 de charbon.

Sur le canal Rideau 50,879 tonneaux, une diminution de 5,497, dont 27,296 de produits forestiers et 4,534 de charbon.

Sur le canal Saint-Pierre la quantité transportée a été de 73,538 tonneaux, une diminution de 14,719, dont 40,874 de marchandises et 31,659 de charbon.

Sur le canal Murray 35,178 tonneaux, soit une augmentation de 5,643 tonneaux, dont 10,823 de produits forestiers ont été transportés.

Sur le canal de la vallée de la Trent il est passé 41,690 tonneaux, dont 39,293 de produits forestiers.

Sur le canal du Saut-Sainte-Marie le mouvement du fret a été de 4,729,268 tonneaux, une augmentation de 1,908,824 tonneaux, transportés dans 5,043 navires, et le nombre des éclusages a été de 3,418. Il a été transporté 27,911,287 boisseaux de blé et 3,661,904

d'autres grains ; 2,843,860 barils de farine, 2,504,452 tonnes de minerai de fer, 563,835 tonnes de charbon, et 49,084,942 pieds de bois, mesure de planches. Presque tous ces items accusent une augmentation considérable. Le trafic total servi par les deux canaux, américain et canadien, s'est élevé à 35,962,063 tonneaux, augmentation de 7,559,631 tonneaux—transportés dans 22,631 navires—2,590 de plus que l'année dernière. La quantité totale de blé transportée s'est chiffrée par 76,746,349 boisseaux, augmentation de 23,889,618, et 25,312,513 boisseaux d'autres grains, augmentation de 546,755 bois seaux. La quantité totale de bois transporté a été de 1,077,932,942 pieds, mesure de planche—augmentation de 4,498,994 pieds.*

Fait intéressant à noter à propos du transport par canaux et par chemins de fer, c'est que tandis que la quantité de grain et de pois descendus à Montréal par le canal Welland et par les canaux du Saint-Laurent était de 208,215 tonneaux, représentant une augmentation de 56,649 sur l'année précédente, la quantité transportée à Montréal

---

* NOTE.—Les renseignements suivants sur le mouvement du trafic pendant la saison de navigation de 1902, par les deux canaux, américain et canadien, au Saut-Sainte-Marie sont intéressants si l'on tient compte des énormes proportions et du développement rapide qu'a pris le commerce des lacs. Ils sont tirés des "*Statistics of Lake Commerce*" et compilés d'après les archives officielles sous la direction du major W. H. Bixby, du corps des ingénieurs de l'armée des Etats-Unis.

La saison de navigation a duré huit mois et 20 jours ; le canal canadien étant resté ouvert du 1er avril au 20 décembre, et celui des Etats-Unis du 5 avril au 16 décembre.

Le total du fret passé par ces canaux s'est chiffré par 35,961,146 tonnes nettes (2,000 livres) soit une augmentation de 7,558,081 tonnes sur le chiffre de la saison précédente. 59,377 passagers ont été transportés ; sur ce nombre 4,728,351 tonnes et 36,599 passagers ont passé par le canal canadien.

Il est intéressant de noter qu'en 1861, le trafic à cet endroit était de 88,000 tonnes nettes, valant $6,000,000; en 1891, de 8,888,759 tonnes, évaluées à $132,178,268, et en 1902, de 35,966,146 tonnes, évaluées à $358,306,300.

Quarante-cinq (45) navires neufs ont été mis en service sur le lac Supérieur, tous de grands transports à vapeurs, dont la longueur variait de 225 à 436 pieds. 935 navires enregistrés se sont servis des canaux et y ont passé 22,659 fois. Sur ce nombre, 851 étaient des navires américains ; 589 à vapeur et 262 à voiles ; leur valeur totale était de $67,205,000. Il y avait 84 navires canadiens, 67 à vapeur et 17 à voiles, d'une valeur totale de $3,792,400. Les navires des Etats-Unis ont transporté 96 pour 100 du fret total et 28 pour cent du total des passagers ; 64,848 tonnes de fret ont été transportées par des navires non enregistrés.

Il y avait 337 navires de 200 à 300 pieds de long, 189 de 300 à 400 pieds, et 87 de 400 à 500 pieds de long et de 45 à 53 pieds de large. Il y avait 133 bateaux à vapeur et 26 voiliers dont la capacité variait de 3,000 à 4,000 tonneaux ; 27 bateaux à vapeur et 11 voiliers entre 4,000 et 5,000 tonneaux ; 32 bateaux à vapeur et 7 voiliers entre 5,000 et 6,000 tonneaux et 37 bateaux à vapeur et 17 voiliers de 6,000 à 7,000 tonneaux ; 43 bateaux à vapeur et 2 voiliers entre 7,000 et 8,000 tonneaux et 5 bateaux à vapeur et 6 voiliers de plus de 8,000 tonneaux. La plus grande cargaison individuelle transportée par un bateau à vapeur a été de 8,441 tonnes nettes, et par une barge 8,485 tonnes nettes.

Le chiffre total payé pour le transport de ce fret a été de $26,566,189.40. La distance moyenne du transport de ce fret a été de 827·4 milles, et le coût moyen par tonne et par mille a été de ·89 d'un millin (mill.)

Le fret à destination de l'est a atteint un total de 33,275,989 tonnes, dont 3,334,952 tonnes pour les ports du lac Michigan, 1,412,434 tonnes pour les ports du lac Huron, 25,247,132 tonnes pour les ports du lac Erié, et 281,471 tonnes pour les ports du lac Ontario. Le fret à destination de l'ouest s'est élevé à 5,685,157 tonnes, dont 5,346,410 tonnes venaient des ports du lac Erié.

Les principaux articles transportés ont été les suivants : Houille bitumineuse, 4,502,530 tonnes ; farine, 8,910,005 barils ; blé, 76,730,965 boisseaux ; autres grains que le blé, 27,740,822 boisseaux ; dans ce dernier chiffre se trouvaient compris 16,301,130 boisseaux de lin. Minerai de fer, 24,277,555 tonnes nettes ; cuivre, 120,612 tonnes ; bois de construction, 1,091,471 mille pieds, mesure de planche ; il n'a été transporté qu'une seule tonne de minerai d'argent.

Le coût du fret par unité, a été comme suit : Sur la houille, $0.45 par tonne ; farine, $0.12 par baril ; blé et grain, $0.019 par boisseau ; fer en gueuse, $1.50 par tonne ; minerai de fer, $0.68 par tonne ; bois de construction, par mille, $2.45 ; marchandises en général, $2.00 par tonne.

par les chemins de fer du Pacifique et Grand-Tronc était de 263,861 tonneaux, soit une augmentation de 36,161 tonneaux sur l'année précédente. Sur la route depuis Depot-Harbour, sur la baie Georgienne, lac Huron, par le chemin de fer Canada Atlantique jusqu'à Coteau-Landing, à la tête du canal de Soulanges, et de là par des barges jusqu'à Montréal, dans la saison de 1901, le total du fret transporté par cette route jusqu'à Montréal s'est chiffré par 321,016 tonneaux, dont 291,834 tonneaux de grain, soit 207,-403 tonneaux de blé, 81,459 tonneaux de maïs. Dans la saison de 1902 on a transporté 273,145 tonneaux de blé et 11,732 tonneaux de maïs.

La quantité de grain transporté aux ports maritimes par les canaux de l'Etat de New-York était de 318,677 tonneaux, une diminution de 37,083 tonneaux, tandis que la quantité transportée par les chemins de fer du même état aux mêmes ports s'élevait à 4,558,536 tonneaux, une diminution de 71,943 tonneaux.

Du fret total transporté à l'est et à l'ouest par les canaux de l'Etat de New-York (l'Erié, le Champlain, le Black-River, le Cayuga et Seneca, et l'Oswego) et les chemins de fer rivaux (le New-York-Central et l'Erié) respectivement (s'élevant en 1902 à 72,075,774 tonneaux, soit une augmentation de 6,434,937 comparativement à 1901), la proportion transportée par les canaux a diminué constamment de 68·9 pour 100 en 1859 et 47·0 pour 100 en 1869 à 7·8 pour 100 en 1898, 7·2 pour 100 en 1899, 5·2 en 1900, et 5·1 en 1901, et à 5·5 en 1902. Ces canaux ont transporté, en 1902, 3,274,610 tonneaux, soit une diminution de 146,003 tonneaux.

Le grand canal Erié, entre Buffalo et Albany, a une longueur de 350½ milles, 72 écluses de 110 x 18 pieds, une profondeur de 7 pieds, et peut être navigable pour des bateaux de 240 tonnes au plus. Le canal primitif a été terminé en 1836, et a été agrandi en 1862. Le coût total de la construction a été de $51,609,200.

Au moyen des canaux canadiens agrandis et des routes fluviales intermédiaires, les navires tirant 14 pieds d'eau ont pu passer du lac Supérieur à la tête de la navigation océanique à Montréal ; les plus petites écluses mesurent 270 pieds de long, 45 pieds de large, et peuvent loger des navires de 255 pieds de long et 44 pieds de large.* Comme indice de la capacité du transport des nouveaux ouvrages du canal, je peux dire qu'un navire type, le propulseur *Aragon*, dont la longueur est de 247 pieds de long et la largeur de 42·6 pieds, a passé par le canal Welland agrandi, en tirant 14 pieds d'eau et transportant 2,212 tonneaux de maïs.

La route directe entre Montréal et Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, maintenant ouverte aux navires tirant 14 pieds d'eau, comprend 73 milles de canaux, 48 écluses et 1,150 milles de navigation par les rivières et les lacs, soit un total 1.223 milles. De Montréal à Duluth, au sud-ouest du lac Supérieur, la distance totale est de 1,357 milles, et à Chicago de 1,286 milles. On trouvera dans le rapport de l'ingénieur en chef, Partie I, un résumé sur cette ligne, et dans les pages immédiatement suivantes de nouveaux détails sur les différents ouvrages. A Port-Arthur et à Fort-Williams, à environ six milles au sud, le chemin de fer Canadien-Pacifique ouvre les communications vers l'ouest.

Les approches aux canaux et le chenal à travers les biefs des rivières intermédiaires sont bien marqués, et sont éclairés par des bouées à gaz, sous le contrôle du ministère de

---

Dans des cas exceptionnels et des besoins urgents cette longueur peut, avec certaines manœuvres être un peu augmentée, en tenant compte, naturellement, de la forme du navire. De fait, il passe maintenant dans les canaux des navires qui mesurent 265 pieds de longueur et 37 pieds de largeur.

la Marine et des Pêcheries, et rendent leur navigation de nuit comme de jour praticable et sûre sous la conduite de pilotes expérimentés. Dans le cas des canaux du Saut-Sainte-Marie, de Cornwall, de Soulanges et de Lachine, le canal est bien éclairé d'un bout à l'autre au moyen de l'électricité, et au commencement de la saison de 1902 on a inauguré l'éclairage du canal Soulanges à l'électricité. L'écluse du Saut-Sainte-Marie est la première qui a été manœuvrée au moyen de l'électricité.

L'installation d'appareils électriques pour la manœuvre des portes d'écluses sur le canal de Cornwall se fait actuellement et donne satisfaction.

Une installation semblable se fait également sur le canal Lachine et sera prête, nous l'espérons à l'ouverture de la navigation, le printemps prochain.

Les améliorations à Port-Colborne, l'entrée du canal Welland sur le lac Erié, comprennent l'approfondissement des approches du canal jusqu'à 22 pieds, et la construction des deux docks avec jetées de 200 pieds de large, sur lesquelles on construira des élévateurs pour transporter le grain dans des navires de 14 pieds de tirant d'eau, lorsque ce sera nécessaire. Outre les travaux entrepris par ce département, le ministère des Travaux publics fait encore construire, à l'entrée du port, un brise-lames d'un mille de long ; il fera aussi draguer l'espace compris à l'intérieur de ce brise-lames ce qui augmentera de beaucoup l'étendue et la sûreté de cet important port. Le ministère fait démolir sur ce canal des ponts à piles centrales, qui gênaient la navigation, et construit de nouveaux ponts d'une seule travée pour toute la largeur du canal.

L'approfondissement des approches du canal du Saut-Sainte-Marie fait des progrès. A l'entrée d'aval les travaux sont maintenant terminés ; il y a un chenal de 315 pieds de large, d'une profondeur de 21·5 pieds, un pied plus bas que le busc des portes principales d'aval, et l'on prend maintenant des mesures pour améliorer de la même manière l'entrée d'amont.

La construction de nouveaux ouvrages pour l'amélioration et le prolongement du réseau du canal de la Trent est en cours d'exécution. Lorsque les présentes entreprises seront terminées, on aura une navigation de 6 pieds d'eau depuis le lac Simcoe jusqu'aux chutes de Heeley, une distance d'environ 160 milles, laissant encore à améliorer la partie qui sépare les chutes de Heeley et le lac Ontario, et la partie qui s'étend depuis la tête du lac Simcoe jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron. La distance entière de la baie de Quinté, lac Ontario, à la baie Georgienne, est d'environ 192 milles.

Pendant les années 1899 et 1900, sous l'autorité de crédits spéciaux votés par le parlement, on a fait des relevés dans le haut de la rivière Ottawa, pour s'assurer s'il serait possible de construire un système de canaux et leur coût probable, ouvrant des communications par eau depuis la baie Georgienne en descendant cette rivière jusqu'à Montréal, projet proposé il y a plusieurs années et récemment remis à l'étude, par des particuliers, avec beaucoup d'énergie. On trouvera le résultat de ces relevés dans un rapport spécial de l'ingénieur-dirigeant, M. H. A. F. Macleod, ajouté comme annexe au rapport annuel pour 1900-01.

Il paraît clairement établit qu'on peut le construire à un prix qu'il évalue à $23,-898,000 pour un système de canalisation de 14 pieds de profondeur, et à $72,627,000 pour 20 pieds de profondeur. La distance de la baie Georgienne à Montréal est fixée à 430 milles.

Le rapport de l'ingénieur en chef et ceux des ingénieurs surintendants contiennent des détails complets sur l'exploitation des différents canaux, ainsi que sur les progrès et la condition des travaux de construction et d'agrandissement en cours d'exécution.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

1re PARTIE

CARTES DES CHEMINS DE FER ET DES CANAUX DU CANADA

AVEC RENSEIGNEMENTS SUR LES

COMMUNICATIONS TRANSCONTINENTALES PAR CHEMINS DE FER ET SUR LES ROUTES DE LA NAVIGATION PAR LES CANAUX.

AINSI QUE LE

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

COMPRENANT CEUX DU

GÉRANT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ET DES SURINTENDANTS DES CANAUX

ET AUSSI

LES DÉCISIONS DU COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ

ROUTES TRANSCONTINENTALES CANADIENNES PAR CHEMIN DE FER.

DE HALIFAX, OU SAINT-JEAN, À MONTRÉAL.

Les routes qui s'offrent entre Halifax et Montréal sont au nombre de quatre, dans chacune desquelles l'Intercolonial est utilisé, en tout ou en partie, comme suit :—

De Halifax à Montréal.

	Milles.
1. Chemin de fer Intercolonial par Lévis jusqu'à Montréal...	838
2. Chemin de fer Intercolonial jusqu'à Saint-Jean	275
Chemin de fer Canadien du Pacifique de St-Jean à Montréal.	480
Total	755
3. Chemin de fer Intercolonial jusqu'à Saint-Jean	275
Chemin de fer Canadien du Pacifique de Saint-Jean à Vanceboro'	90
Chemin de fer Maine-Central, de Vanceboro' à la Jonction de Danville	224
Chemin de fer Grand-Tronc, de la Jonction de Danville à Montréal.....	270
Total.....	859
4. Chemin de fer Intercolonial jusqu'à Saint-Jean.....	275
Chemin de fer Canadien du Pacifique, de Saint-Jean à Edmundston.....	170
Chemin de fer de Témiscouata, d'Edmundston à la Rivière-du-Loup.....	81
Chemin de fer Intercolonial, de la Rivière-du-Loup à Montréal.....	278
Total.....	804

De Saint-Jean à Montréal.

1. Chemin de fer Intercolonial, par Lévis jusqu'à Montréal...	740
2. Chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Montréal....	480
3. Chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Edmundston..	170
Chemin de fer de Témiscouata, d'Edmundston à la Rivière-du-Loup.....	81
Chemin de fer Intercolonial, de la Rivière-du-Loup à Montréal.....	278
Total.....	529

DE MONTRÉAL, OU QUÉBEC, À LA CÔTE DU PACIFIQUE.

De Montréal à Vancouver.

	Milles.
1. Chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Vancouver..	2,906
2. Chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à North-Bay.....	560
Chemin de fer Canadien du Pacifique, de North-Bay à Vancouver.....	2,546
Total.....	3,102

De Québec à Vancouver.

1. Chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Vancouver...	3,062
2. Chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à Montréal.....	172
Chemin de fer Canadien du Pacifique, de Montréal à Vancouver.....	2,906
Total.....	3,078
3. Chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à North-Bay.....	732
Chemin de fer Canadien du Pacifique, de North-Bay à Vancouver.....	2,542
Total.....	3,274

Le chemin de fer Canadien du Pacifique a été ouvert à la circulation d'une extrémité à l'autre le 28 juin 1886.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer Intercolonial passe par six ports de l'océan Atlantique, savoir : les ports de la Pointe-du-Chêne, de Pictou, d'Halifax, de Saint-Jean, de Sydney et de Sydney-Nord. Il passe également aux ports de Québec et de Montréal, sur le fleuve Saint-Laurent.

La longueur totale du chemin en exploitation durant l'exercice terminé le 30 juin 1903 était de 1,315 milles, et pour les embranchements affectés aux transports des marchandises 12·50 milles, ce qui représente en tout 1,328 milles.

Voici quelles sont les distances de la ligne :—

D'Halifax à Montréal, par Lévis.....	837
De Saint-Jean à Montréal, par Lévis.....	740
De Sydney à Montréal, par Lévis.....	990
De Sydney-Nord à Montréal, par Lévis.....	983

Les marchandises sont transportées directement par Saint-Henri à Montréal, ce qui réduit de 6 milles chacune les distances qui précèdent.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de long. Il s'étend de la jonction de Windsor, sur l'Intercolonial, à Windsor.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.
De Souris à Tignish	166
De Mount-Stewart à Georgetown	24
De Charlottetown à Royalty-Junction	5
D'Emerald-Junction au Cap-Traverse	13
D'Alberton au quai de Cascumpec	1
	209

Le raccordement entre le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard et l'Intercolonial se fait en été par bateau à vapeur entre Summerside et la Pointe-du-Chêne, entre Charlottetown et Pictou, et entre Georgetown et Pictou, et en hiver par des vapeurs spécialement construits, entre Georgetown et Pictou, et entre Charlottetown et Pictou. Il y a aussi un service de chaloupe à patins qui établit communication entre le Cap-Traverse sur l'Ile-du-Prince-Edouard et le Cap-Tourmentin sur la terre ferme, à une distance d'à peu près neuf milles. Ici, au moyen de la ligne du Nouveau-Brunswick et du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, soit un parcours d'environ 40 milles, la correspondance se fait avec l'Intercolonial à Sackville. Ce service de chaloupe à patins sur le détroit de Cumberland est fait par le ministère de la Marine et des Pêcheries.

CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat et qui se rattachent aux lacs et rivières navigables sont les suivants :—

Premièrement.—Ligne directe de Montréal à la tête du lac Supérieur—navigation d'un tirant d'eau minimum de 14 pieds.

	Milles.
1. Canal Lachine	8½
Lac Saint-Louis et fleuve Saint-Laurent	16
2. Canal Soulanges	14
Lac Saint-François et fleuve Saint-Laurent	33
3. Canal Cornwall	11
Fleuve Saint-Laurent	5
4. Canal de la Pointe-Farran	1
Fleuve Saint-Laurent	10
5. Canal du Rapide-Plat	3½
Fleuve Saint-Laurent	4
6. Canal des Galops	7¼
Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario	236

	Milles.
7. Canal Welland	26¾
Lac Erié, rivière Détroit, lac Saint-Clair, lac Huron, etc.	580
8. Canal du Saut-Sainte-Marie	1¼
Du lac Supérieur à Port-Arthur	226
Total	1,223¼
A Duluth	1,357
Chicago	1,286

Deuxièmement.—D'Ottawa au lac Champlain.

1, canaux de Grenville ; 2, Carillon ; 3, Sainte-Anne ; 4, Chambly ; 5, Saint-Ours.

Troisièmement.—D'Ottawa à Kingston et Perth.

1. Canal Rideau.

Quatrièmement.—Du lac Ontario à Trenton, au lac Huron, à l'embouchure de la rivière Severn.

Cinquièmement.—De l'océan aux lacs Bras-d'Or.

1. Canal de Saint-Pierre.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, ainsi que les canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,200 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,343 milles. La distance jusqu'à Chicago est de 2,292 milles.

Du détroit de Belle-Isle, à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 986 milles. De Québec à Montréal la distance est de 160 milles. En raison du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve entre ces deux endroits, particulièrement au lac Saint-Pierre, les vaisseaux qui tiraient plus de dix à douze pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer pendant la majeure partie de la saison de navigation. En 1826, la question du creusage du chenal fut définitivement arrêtée, mais ce ne fut qu'en 1844 que les travaux de dragage commencèrent. Cette année-là on commença à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet fut abandonné en 1847. En 1851, on commença le creusage du chenal actuel. A cette époque, la profondeur du chenal à l'eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869 cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteignait une profondeur de 27½ pieds à l'eau basse, sur une distance de 108 milles à partir de Montréal jusqu'à un point où la marée commence à se faire sentir. Ces travaux se continuent aux frais du gouvernement du Canada, qui en 1888, sous l'empire de l'acte 51 Vic., chap. 5, de

la même année, prit à sa charge la dette contractée pour cet objet. Le chenal a une largeur minima de 300 pieds, qui se porte à 550 dans les courbes. Le chenal est indiqué par des feux et des bouées.

La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et ici commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, grâce auxquels on évite les divers rapides obstruant le chenal en amont et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal du Saut-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent près de Trois-Rivières où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur sont ceux de Lachine, Soulanges, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, Murray, de Welland et du Saut-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 73 milles ; la chute totale directement rachetée par les écluses est de 551 pieds, et le nombre d'écluses qu'un vaisseau aurait à passer de Montréal, tête de la navigation océanique, à la tête du lac Supérieur, est de 48. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois, ce dernier ne devant plus servir à la navigation.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal canadien du Saut-Sainte-Marie, ainsi que par le canal des chutes Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. Ces deux canaux sont libres quant aux péages.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié comprend les écluses dont voici les dimensions minima : longueur 270 pieds, largeur 45 pieds, profondeur d'eau sur les seuils 14 pieds. La longueur des vaisseaux qui pourront passer est restreinte à 255 pieds. A la Pointe-Farran, dans le canal du même nom, l'écluse a une longueur de 800 pieds. Une écluse semblable est construite à Iroquois, dans le canal des Galops, ce qui permet de faire passer toute une touée à la fois.

CANAL LACHINE.

Longueur du canal		8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses		5
Dimensions des écluses		270 pieds par 45 pieds.
Chute totale des écluses		45 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	à 2 écluses	18 "
	à 3 "	14 "
Largeur moyenne du canal neuf		150 "

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds x 45 pieds, peuvent encore s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux écluses d'entrée à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Lachine, et permet d'éviter les rapides Saint-Louis, première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils sont à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

CANAL DE SOULANGES.

Longueur du canal	14 milles statutaires.
Nombre d'écluses d'ascension	4
" " de prise d'eau	1
Dimensions des écluses	280 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	84 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	15 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	164 "
Nombre de lumières à arc	219 de 2,000 bougies chacune.

Le canal s'étend depuis la Pointe des Cascades jusqu'à Coteau-Landing, évitant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

La distance de la tête du canal Lachine au pied du canal de Soulanges est de 16 milles.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal	11 milles statutaires.
Nombre d'écluses	6
Dimensions des écluses	270 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	48 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	164 "

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 x 45 pieds, peuvent aussi s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall il y a un intervalle de 32¾ milles sur le lac Saint-François, qu'on est à rendre navigable pour les vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal	1 mille.
Nombre d'écluses	1
Nouvelle écluse	800 x 45 pieds.
Ancienne écluse	200 x 45 "
Chute totale des écluses	3½ pieds.
Hauteur de l'eau sur le seuil de la nouvelle écluse	14 "
Hauteur sur le seuil de l'ancienne écluse	9 "
Largeur du canal au fond	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran la distance par le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran et de passer toute la touée à la fois. Les vaisseaux qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal	$3\frac{2}{3}$ milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	270 x 45 pieds.
Chute totale des écluses	$11\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur le seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	152 "

On peut aussi se servir de la vieille écluse de 200 x 45 pieds, à 9 pieds d'eau sur les buscs.

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $10\frac{1}{2}$ milles. Ce canal a été construit afin de permettre aux vaisseaux d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent passent les rapides sans danger.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	$7\frac{1}{3}$ milles.
Nombre d'écluses	3
Dimensions des écluses { dont une est une écluse	2—270 x 45 pieds.
" { de prise d'eau	1—800 x 45 "
Chute totale des écluses	$15\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	144 "

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $4\frac{1}{2}$ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	$5\frac{1}{6}$ milles.
Largeur au fond	80 pieds.
Largeur à la surface de l'eau	120 "
Profondeur à compter du plus bas niveau du lac	11 "

Pas d'écluses.

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et du lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ÉRIÉ.

	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal	$27\frac{1}{2}$ milles.	$26\frac{3}{4}$ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3)		2
Nombre d'écluses — d'ascension	26	25
Nombre d'écluses — de prise d'eau	1	1
Dimensions	1 écluse 200 x 45 1 " 200 x 45 1 (de partage) 320 x 45 24 écluses 150 x 45	270 pieds sur 45 pieds.
Chute totale des écluses	$326\frac{3}{4}$ pieds	$326\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	$10\frac{1}{4}$ pieds	14 pieds.

BRANCHES DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal.—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland	2,622 pieds.
Longueur du canal.—Du canal, à Welland, à la rivière, par l'écluse à l'aqueduc	300 "
Longueur du canal.—De la tranchée de Chippewa à la rivière Niagara	1,020 "
Nombre d'écluses.—Une à l'aqueduc et une à Port-Robinson	2
Dimension des écluses	150 x $26\frac{1}{2}$ pieds.
Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 " 10 pouces.

RIGOLE D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal	21 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	1 de 150 x $26\frac{1}{2}$ pieds. 1 de 200 x 45 "
Chute totale des écluses	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal	$1\frac{3}{4}$ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	185 x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse	$7\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	11 "

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario à Port-Dalhousie, une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburg, $11\frac{3}{4}$ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 580 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Saut. A partir du Saut jusqu'à Port-Arthur la distance par le lac Supérienr est de 266 milles, et jusqu'à Duluth de 400 milles.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Longueur du canal, entre les extrémités des jetées à l'entrée	5,967 pieds.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	900 x 60 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau de l'eau)	20 pieds et 3 pouces.
Chute totale	18 "
Largeur du canal au fond	141 " 8 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur sur le territoire canadien.

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal Lachine, ainsi que par la région navigable du bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa ; et de là par la rivière et le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance totale de $245\frac{5}{8}$ milles.

Après avoir quitté le canal de Lachine, voici quels sont les ouvrages qui ont été exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation :—

Canaux de l'Ottawa.

L'écluse de Sainte-Anne.
Le canal de Carillon,
Le canal de Grenville.
Le canal Rideau.

La différcnce du niveau (non compris celui du canal de Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du port de Montréal :—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal
	Milles.	Milles.
Canal de Lachine	$8\frac{1}{2}$	
Du canal de Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23
Ecluse Sainte-Anne et jetées	$\frac{1}{8}$	23
De l'écluse Sainte-Anne au canal de Carillon	27	50
Canal de Carillon	$\frac{3}{4}$	51
Du canal de Carillon au canal de Grenville	$6\frac{1}{4}$	57
Canal de Grenville	$\frac{3}{4}$	63
Du canal de Grenville à l'entrée de la navigation du canal Rideau	56	119
Navigation du Rideau aboutissant à Kingston	$126\frac{1}{4}$	245

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

	Nouvelle écluse.	Ancienne écluse.
Longueur du canal	$\frac{1}{8}$ mille	$\frac{1}{8}$ mille.
Nombre d'écluses	1	1
Dimensions de l'écluse	200 x 45 pieds.	190 x 45 pieds.
Chute totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "	6 "

Cette écluse, avec jetées de direction en amont et en aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à $23\frac{1}{2}$ milles du port de Montréal.

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal	$\frac{3}{4}$	mille.
Nombre d'écluses	2	
Dimensions des écluses	200 x 45	pieds.
Chute totale	16	"
Hauteur de l'eau sur les seuils	9	"
Largeur du canal au fond	100	"
Largeur du canal à la surface de l'eau	110	"

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon il y a un intervalle navigable de 27 milles par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal	$5\frac{3}{4}$ milles.
Nombre d'écluses	5
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	$43\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides du Long-Saut, est à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa ; jusque-là la navigation sur la rivière Ottawa ne rencontre aucun obstacle.

NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

Le réseau de la rivière Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	$126\frac{1}{4}$ milles
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston	35 d'ascension. 14 de chute.
Chute totale ..... $446\frac{1}{2}$ pds.	$282\frac{1}{4}$ d'ascension et 164 de chute à l'eau haute.
Dimensions des écluses	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds.
Profondeur navigable sur les différents biefs	$4\frac{1}{2}$ "
Largeur du canal au fond	60 pieds dans la terre. 54 " le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau	80 " la terre.

CANAL DE PERTH.

Longueur du canal	6 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	134 x 32 pieds.
Chute totale	26 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds 6 pouces.
Longueur du barrage	200 pieds.
Largeur du canal au fond	40 " 40 pieds dans le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau	60 " l'argile.

Ce bras du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau en haut, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on a amenées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation :—

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston par la rivière Cataraqui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories :—

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe.

2. Les biefs de descente de l'est pour Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau.

3. Les biefs de descente du sud-ouest, pour Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase et ses tributaires, autrefois appelé lac du Diable, qui se jette dans le lac Opénicon.

Le lac Opénicon reçoit les eaux du lac au Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment, à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraqoui. Grâces aux digues établies sur divers points, on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal ; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse de Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La longueur de Sorel à la frontière est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York la distance est de 330 milles.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York :—

Section de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales.
	Milles.	Milles.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	14	14
De l'écluse de Saint-Ours au canal de Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur	$\frac{1}{8}$ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	200 x 45 pieds.
Chute totale	5 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 pieds à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal de l'est	300 pieds.
" " " l'ouest	690 "

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, le Richelieu est divisé en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

La profondeur du Richelieu entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly est de 7 pieds, et la distance est de 32 milles.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur du canal	12	milles.	
Nombre d'écluses	9	"	
Dimensions des écluses :—			
Ecluse de prise d'eau n° 1 à Saint-Jean	122	pieds	de 22½ à 24 pieds de large.
" d'ascension 2	124	"	
" " 3, 4, 5, 6	118	"	
" " 7, 8, 9, écluses accolées	125	"	
Ascension totale par les écluses	74	"	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7	"	
Largeur du canal au fond	36	"	
" " à la surface de l'eau	60	"	

Le canal de Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

CANAL DE LA TRENT.

Le terme "Canal de la Trent" s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années, il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel que modifié :—

Par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, du Daim, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trent; du lac Balsam par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe ; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, le lac Huron, la distance totale étant d'environ 200 milles, dont il n'y aura que 15 ou 20 de réellement canalisés.

L'exécution entière de ce projet commencée en 1837 par le gouvernement impérial fut subséquemment remise à une époque ultérieure. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables, et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac à l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles de Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des biefs navigables et de ceux qui ne le sont pas.

	Navigables. Milles.	Innavigables. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles		9
Des Rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heely		14½
Du barrage des chutes de Heely à Peterboro'	51¾	
De Peterboro' à Lakefield		9
De Lakefield à un point au delà du lac Balsam	61	
Du lac Balsam au lac Simcoe		18¾
A travers le lac Simcoe jusqu'à la rivière Severn	18	
Du lac Simcoe à la baie Georgienne *via* la rivière Severn		14
	150¼	655¾

Distance totale, de la baie de Quinté à la baie Georgienne	212
De la Pointe-à-l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à 48¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry, à la tête du lac Scugog	27

Les constructions grâce auxquelles la navigation de la Trent a été améliorée, sont les suivantes : canaux avec écluses et ponts à la Pointe de Young, aux rapides Burleigh, à Lovesick, aux rapides Buckhorn, à Bobcaygeon, aux chutes Fénelon et à Rosedale, ainsi que des barrages à Lakefield et à la Pointe de Young, aux chutes Burleigh, à Lovesick, à Buckhorn, à Bobcaygeon et aux chutes Fénelon. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro', et le lac Balsam, tête du réseau, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterboro', le barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabi maintient la navigation depuis le lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe-de-Young en montant.

A la Pointe-de-Young, à 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux jusqu'au pied du canal de Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides de Burleigh, à 10 milles de la Pointe-de-Young, un canal d'environ 2¼ milles permet d'éviter les rapides de Burleigh et de Lovesick et relie le lac Pierreux à la baie du Daim (*Deer*).

Aux rapides de Buckhorn, à 7 milles des rapides de Burleigh, il y a un canal d'environ un quart de mille de long.

A Bobcaygeon, à 15¾ milles des rapides de Buckhorn, un barrage de 553 pieds de long règle le niveau de l'eau jusqu'aux chutes de Fénelon.

Aux chutes de Fénelon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ci-suit une liste des écluses avec leurs dimensions :—

1 écluse à Rosedale (entretenue par le gouvernement de l'Ontario) 100′ x 30′ x 4′ 6″ à 6′ 6″ profondeur d'eau sur les buscs.

2	écluses à	Fénelon.....	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6″	profondeur d'eau sur les buscs.
1	"	Lindsay.....	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 0′	" "
1	"	Bobcaygeon...	134′ x 33′ x 5′ 8″ à 7′ 6″	" "
1	"	Buckhorn....	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 0″	" "
1	"	Lovesick.....	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 4″	" "
2	"	Burleigh.....	134′ x 33′ x 6′ 0″ à 8′ 0″	" "
1	"	la Pointe Young (construction du gouvernement provincial) 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 14′ 0″ profondeur d'eau sur les buscs.		
1	"	Peterborough.	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 10′ 0″	profondeur d'eau sur les buscs.
1	"	Hastings....	134′ x 33′ x 7′ 0′ à 10′ 6″	" "
1	"	Chisholm's...	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 8′ 6″	" "
13				

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Longueur du canal.....	Environ 2,400 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	55 pieds.
Ecluse.....	Une écluse de marée, 4 portes doubles
Dimensions.....	200 x 48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	18 pieds à l'eau la plus basse.
Profondeur d'eau dans le canal.....	19 "
Montant et baissant extrêmes de la marée dans la baie Saint-Pierre..	4 "

Ce canal relie la bie Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de large et débouche dans l'océan Atlantique.

CANAL BEAUHARNOIS.

Longueur du canal.....	12	milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	9	
Dimensions des écluses.....	200	pieds x 45 pieds.
Chute totale.....	$82\frac{1}{2}$	"
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9	"
Largeur du canal au fond.....	80	–
" du canal à la surface de l'eau.....	120	"

Comme le nouveau canal de Soulanges est aujourd'hui ouvert à la navigation, il est à supposer que l'on abandonnera la navigation du canal de Beauharnois.

RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 1er novembre 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice clos le 30 juin 1903, mais couvrant aussi les travaux de construction exécutés jusqu'au premier octobre courant. Je vous transmets en même temps :—

Premièrement.—Le rapport annuel du gérant général des chemins de fer de l'Etat, auquel sont annexés les rapports de l'ingénieur en chef, de l'ingénieur du service de la voie, de l'inspecteur du service des machines de la division de l'Intercolonial, ainsi que le rapport du surintendant de la division de l'Ile du Prince-Edouard, avec les états des comptes préparés par les comptables de ces voies ferrées. (Partie I.)

Deuxièmement.—Les rapports annuels des ingénieurs surintendants des divers canaux, ainsi que des surintendants du canal du Saut-Sainte-Marie, du canal Saint-Pierre et des canaux du Saint-Laurent. Les rapports de l'ingénieur dirigeant les améliorations à l'entrée du canal du Saut-Sainte-Marie. (Partie II.)

Troisièmement.—Procédures devant le comité des chemins de fer du Conseil privé. (Partie I.)

Quatrièmement.—Relevés financiers du comptable du ministère. (Partie II.)

Cinquièmement.—Un relevé indiquant la situation des subventions accordées pour aider à la construction des chemins de fer, ainsi qu'une liste des actes concernant les subventions aux chemins de fer. (Partie III.)

Sixièmement.—Relevé des contrats passés dans le cours de l'exercice, préparé par M. Ruel. (Partie IV.)

Septièmement.—Relevé des pouvoirs hydrauliques et autres propriétés de l'Etat, loués par le ministère durant l'exercice, préparé par M. Ruel. (Partie IV.)

Huitièmement.—Relevé des propriétés acquises ou détériorées durant l'exercice, préparé par M. Ruel. (Partie IV.)

Neuvièmement.—Conventions relatives aux subventions accordées pour aider à la construction des chemins de fer passées durant l'exercice ; état préparé par M. Ruel. (Partie IV.)

Dixièmement.—Statistique des canaux pour la période de navigation de 1902, compilée par M. Devlin. (Partie V.)

Ouzièmement.—Statistique des chemins de fer pour l'exercice clos le 30 juin 1903, compilation de M. Ridout, d'après les rapports des compagnies de chemin de fer. (Partie VI.)

Tableau indiquant la longueur des chemins de fer de l'Etat en exploitation au 30 juin 1903.

DIVISION DE L'INTERCOLONIAL.

LIGNE-MÈRE ET EMBRANCHEMENTS.

	Milles.
De Montréal à Halifax, *via* Lévis	837
De Moncton à Saint-Jean	89
De Truro à Sydney	213
De la Jonction d'Oxford à Pictou	69
De la Jonction de Saint-Charles à la courbe de la Chaudière *via* Saint-Henri	17
De la Jonction Dalhousie à Dalhousie	7
De la Jonction Derby à Indiantown	14
De la Jonction Painsec à la Pointe-du-Chêne	12
De la Jonction de Pugwash à Pugwash	5
De la Jonction de Stellarton à la Pointe-Brown	12
De la Jonction de Sydney-Nord à Sydney-Nord	5
De New-Glasgow à Pictou-Landing	8
Embranchement de Dartmouth	13
Embranchement de Nicolet	14·76
	1,315·76

EMBRANCHEMENTS, SERVICE DES MARCHANDISES.

	Milles.	
Rivière-du-Loup, embranchement du quai	4	
Rimouski "	2	
Newcastle "	2	
Dorchester "	1	
Courtney-Bay "	1	
Sackville "	·50	
Stewiacke "	1	
Embranchement de la filature de coton à Halifax	1	
		12·50
Total		1,328·26

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

De la Jonction de Windsor à Windsor		32

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

De Souris à Tignish	167	
De Mount-Stewart à Georgetown	24	
De Charlottetown à Royalty-Junction	5	
De la Jonction Emerald à Cap-Traverse	13	
D'Alberton au quai de Cascumpec	1	
		210
Longueur totale des chemins de fer de l'Etat		1,570·26

Le résultat des opérations des chemins de fer de l'Etat pour l'exercice peut se chiffrer comme suit :—

Nom du chemin de fer.	Milles en exploitation.	Montant.		Profits.	Pertes.
			$ c.	$ c.	$ c.
Division de l'Intercolonial.....	1,301	Frais d'exploitation.	6,196,653 19		
		Recettes..... .	6,324,323 72	127,670 53	
Embranchment de Windsor.....	32	⅓ des recettes	42,560 81		
		Entretien.....	17,843 19	24,717 62	
Div. de l'Ile-du-Prince-Edouard..	210	Frais d'exploitation.	259,637 82		
		Recettes.....	217,714 24	....	41,923 58
Total de milles.....	1,543			152,388 15	
		Pertes déduites des profits....		41,923 58	
		Profit net.....		110,464 57	

Une soigneuse attention a été portée à l'entretien des voies et du matériel roulant, et les deux chemins sont en satisfaisant état. Quant au matériel roulant, on s'efforce de le rendre conforme au type moderne.

Les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial mentionnée plus haut comprenant le loyer de $140,000 payé au chemin de fer Grand-Tronc.

Les recettes brutes des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent ainsi :—

	1901-1902.	1902-1903.
Division de l'Intercolonial...	$5,671,385 91	$6,324,323 72
Embranchement de Windsor.....	49,604 59	42,560 81
Division de l'Ile-du-Prince-Edouard	197,999 97	217,714 24
	$5,918,990 47	$6,584,598 77

Ce qui accuse une augmentation de $665,608.30 de profits bruts.

Les frais bruts d'exploitation des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent ainsi :—

	1901-1902.	1902-1903.
Division de l'Intercolonial.....	$5,574,563 30	$6,196,653 19
Embranchement de Windsor.....	16,376 27	17,843 19
Division de l'Ile du Prince-Edouard	270,159 97	259,637 82
Total.....	$5,861,099 54	$6,474,134 30

Frais bruts d'exploitation des chemins de fer de l'Etat	$6,474,134 20
Recettes brutes des chemins de fer de l'Etat.	6,584,598 77
Excédent sur les frais d'exploitation, y compris le loyer de $140,000.....	$ 110,464 57

Ce qui, en comparaison de l'exercice précédent, accuse, pour l'année, une augmentation de frais d'exploitation de $623,079.66, qui se répartit ainsi :—

——	1901-1902.	1902-1903.	Différence.	
			Augmentation.	Diminution.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais de traction	2,107,121 60	2,249,212 81	142,091 21	
Dépenses des wagons	1,180,186 12	1,388,805 73	208,619 61	
Entretien de la voie et des travaux d'art	1,254,927 47	1,485,545 61	230,618 14	
Dépenses des gares	737,718 80	831,650 91	93,932 11	
Frais généraux	457,844 49	490,355 29	32,510 80	
Affermage des lignes	140,000 00	140,000 00	.....	
	5,877,798 48	6,585,570 35	707,771 87	
A déduire le parcours-milles	16,743 94	111,436 15	94,692 21	94,692 21
	5,861,054 54	6,474,134 20	.....	
Augmentation nette	.....	.....	613,079 66	

DIVISION DE L'INTERCOLONIAL.

En comparaison de l'hiver précédent, le transport des voyageurs et du fret d'outre-mer arrivés par Halifax accuse une augmentation considérable pour la saison d'hiver 1902-03.

ETAT COMPARATIF du transport des passagers d'outre-mer arrivés à Halifax pendant les hivers 1901-02 et 1902-03.

Nom du steamer.	1901-1902.			Nom du steamer.	1902-1903.		
	Nombre de passagers.				Nombre de passagers.		
	1re classe.	2e classe.	Total.		1re classe.	2e classe.	Total.
Pretrorian	16	2	18	Pretrorian	176	1,271	1,447
Parisian	23	50	73	Parisian	216	1,506	1,722
Neckon Castle	50	2,198	2,248	Bavarian	198	2,033	2,231
Corinthian	23	30	53	Corinthian	139	1,543	1,682
Manchester Shipper	1	146	147	Armenian	.....	3,277	3,277
Siberian	.....	7	7	Siberian	5	1,086	1,091
Lake Manitoba	.....	37	37	Mongolian	26	726	752
Corean	3	28	31	Corean	.....	489	489
Assyrian	.....	19	19	Assyrian	.....	2,944	2,944
Numidian	21	61	82	Numidian	71	1,758	1,829
Arcadian	1	12	13	Arcadian	.....	971	971
Buenas	.....	7	7	Canada	76	1,634	1,710
Lake Superior	1	22	23	Carthagenian	2	1,110	1,112
Tunisian	37	66	103	Tunisian	383	2,972	3,355
Ionian	37	114	151	Sardinian	.....	501	501
Garth Castle	.....	42	42	Laurentian	20	616	636
				Pomeranian	1	510	511
				Lake Champlain	61	1,306	1,367
				Adria	.....	1,090	1,090
				Bulgaria	.....	2,204	2,204
				Sicilian	4	16	20
Total	213	2,841	3,054	*Total	1,378	29,563	30,941

* NOTE.—Sur ce nombre, 29,315 ont voyagé par le chemin de fer Canadien du Pacifique et 1,626 ont voyagé par le chemin de fer Intercolonial.

Sur les 30,941 passagers transportés par le chemin de fer Intercolonial de 1902–03, 29,315 sont passés *via* Saint-Jean par le chemin de fer Canadien du Pacifique, et 1,626 sont passés par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal.

RELEVÉ COMPARATIF du mouvement du fret venu par mer pendant les hivers de 1901-1902 et 1902-1903.

Noms des lignes de steamers.	Hiver de 1901-1902.			Noms des lignes de steamers.	Hiver de 1902-1903.		
	Tonnes d'arrimage.	Tonnes, poids.	Total, tonnes.		Tonnes d'arrimage.	Tonnes, poids.	Total, tonnes.
Furness-Allan	2,433	2,640	5,073	Furness-Allan....	Néant.	Néant.	Néant.
Ligne Allan	3,679	3,265	6,944	Ligne Allan.....	3,962	2,530	6,492
Ligne Furness....	2,419	2,064	4,483	Ligne Furness.....	4,339	8,445	12,784
Elder-Dempster.. .	....	....	.....	Elder-Dempster...	Néant.	Néant.	Néant.
Pickford et Black.	30	11,830	11,860	Pickford et Black..	152	1,786	1,938
Ligne Beaver.	31	13	44	Ligne Beaver.	Néant.	Néant.	Néant.
Total...	8,592	19,812	28,404	Total.....	8,453	12,761	21,214

Le relevé qui précède indique une diminution de 7,190 tonnes dans le mouvement du fret venu par mer pendant l'hiver de 1902–1903, en comparaison de l'hiver de 1901–1902.

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital, au 30 juin 1903 :—

—	Locomotives.	Wagons réfectoires.	Voitures à voyageurs.					Fourgons de conducteurs.	Wagons-réservoirs pour l'huile.	Wagons fermés et à bestiaux, et à compartiments froids	Wagons à plate-forme découverte.	Wagons à houille de trois différ. sortes.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige rotatifs.	Wagons auxiliaires.
			Wagons-lits et wagons-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste et à bagage.										
	...	.	.....	....	....	...	.....	....	....	5,279	.....	999	....	....	....	..	....
	290	7	27	109	25	93	50	99	....	123	2,635	54	49	10	22	2	10
	...	..	5	....	....	..	32	...	15	84	.....	593	....	....	....	..	....
Total..	290	7	32	109	25	93	82	99	15	5,486	2,635	1,646	49	10	22	2	10

NOTE.—15 wagons plates-formes ont été transformés en wagons-réservoirs pour l'huile.

31 wagons à houille ont été transformés en wagons plates-formes.

98 wagons-gondoles ont été transformés en 98 wagons plates-formes.

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant reconstruit pendant l'exercice clos le 30 juin 1903, à même le revenu, pour maintenir le matériel en bon état :—

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs.					Fourgons de conducteurs.	Wagons auxiliaires.	Wag. plates-formes.	Wagons à bestiaux.	Wagons à houille, de trois différentes sortes.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige rotatifs.
		Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste et à bagage.									
Total	3	.....	1	...	....	....	2	...	149	21	131	3	....	....	....

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876, date à laquelle ce chemin a été livré à la circulation comme ligne directe vers l'ouest.

Exercice.	Moyenne de milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Produits nets.	Profits.	Pertes.	Tonnes de marchandises transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
1876-77	714	1,661,673 55	1,154,445 33	.....	507,228 22	421,327	613,420
1877-78	714	1,816,273 56	1,378,946 78	.....	432,326 78	522,710	518,957
1878-79	714	2,010,183 22	1,294,009 69	.....	716,083 53	510,861	640,101
1879-80	829	1,603,429 71	1,506,298 48	.....	97,131 23	561,924	581,483
1880-81	840	1,759,851 27	1,760,393 92	542 65	.....	725,777	631,245
1881-82	840	2,069,657 48	2,079,262 66	9,605 18	.....	838,956	779,994
1882-83	840	2,360,373 27	2,370,910 10	10,547 83	.....	970,961	878,600
1883-84	887	2,377,433 62	2,384,414 92	6,981 30	.....	1,009,237	944,636
1884-85	941	2,519,751 56	2,441,203 66	.....	78,547 90	989,936	957,228
1885-86	946	2,583,999 67	2,450,093 88	.....	133,905 79	1,023,788	932,880
1886-87	977	2,922,369 62	2,660,116 93	.....	262,252 69	1,143,020	942,784
1887-88	971	3,366,781 74	2,983,336 05	.....	383,445 69	1,288,823	1,040,163
1888-89	971	3,244,647 73	2,967,801 00	.....	276,847 73	1,218,877	1,136,272
1889-90	971	3,560,575 74	3,012,739 87	.....	847,835 87	1,368,819	1,219,233
1890-91	1,094	3,662,341 94	2,977,395 38	.....	684,946 56	1,304,534	1,298,304
1891-92	1,142	3,439,377 00	2,945,441 97	.....	493,935 03	1,264,575	1,297,732
1892-93	1,142	3,045,317 50	3,065,499 09	20,181 59	.....	1,388,080	1,292,878
1893-94	1,142	2,981,671 98	2,987,510 27	5,838 29	.....	1,342,710	1,301,062
1894-95	1,142	2,936,902 74	2,940,717 95	3,815,21	.....	1,276,816	1,352,667
1895-96	1,142	3,012,827 62	2,957,640 10	.....	55,187 52	1,379,618	1,471,866
1896-97	1,145	2,925,968 67	2,866,028 02	.....	59,940 65	1,296,028	1,501,690
1897-98	1,201	3,327,648 51	3,117,669 85	.....	209,978 66	1,434,576	1,523,444
*1898-99	1,301	3,675,686 21	3,738,331 44	62,645 43	.....	1,750,761	1,603,095
*1899-1900	1,301	4,431,404 69	4,552,071 71	120,667 02	.....	2,151,208	1,791,754
*1900-01	1,301	5,460,422 64	4,972,235 87	.....	488,186 77	2,111,310	2,025,295
*1901-02	1,301	5,574,563 30	5,671,385 91	96,822 61	.....	2,385,816	2,186,226
*1902-03	1,315	6,196,653 19	6,324,323 72	127,670 53	.....	2,790,737	2,404,230

* Les frais d'exploitation comprennent le loyer payé pour l'affermage des lignes.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des recettes provenant des différentes sources ci-dessous, du 30 juin 1876 au 30 juin 1903.

Exercice.	Milles en opération.	Voyageurs.	Transport.	Malles et divers.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1876-77	714	460,368 15	607,564 99	86,512 21	1,154,445 33
1877-78	714	475,256 82	801,709 82	101,985 07	1,378,946 78
1878-79	714	451,893 29	753,490 85	88,715 55	1,294,009 69
1879-80	829	490,338 66	915,486 50	100,473 32	1,506,298 48
1880-81	840	545,114 48	1,113,872 21	101,407 23	1,760,393 92
1881-82	840	651,296 94	1,303,495 00	124,470 72	2,079,262 66
1882-83	840	741,992 72	1,487,601 98	141,326 40	2,370,910 10
1883-84	887	775,783 77	1,461,390 37	147,240 78	2,384,414 92
1884-85	941	747,585 13	1,542,052 18	151,566 35	2,441,203 66
1885-86	946	765,900 03	1,523,487 72	160,706 13	2,450,093 88
1886-87	977	828,328 28	1,677,971 59	153,817 06	2,660,116 93
1887-88	971	884,448 07	1,932,877 85	166,010 13	2,983,336 05
1888-89	971	906,246 47	1,909,094 44	152,460 09	2,967,801 00
1889-90	971	895,094 53	1,964,646 86	152,998 48	3,012,739 87
1890-91	1,094	962,316 88	1,854,629 88	160,448 62	2,977,395 38
1891-92	1,142	961,427 94	1,803,529 03	180,485 00	2,945,441 97
1892-93	1,142	1,002,912 74	1,868,823 84	194,468 80	3,065,499 09
1893-94	1,142	958,915 13	1,834,126 34	193,762 51	2,987,502 27
1894-95	1,142	963,914 44	1,782,608 54	194,194 97	2,940,717 95
1895-96	1,142	971,426 26	1,788,813 18	197,400 66	2,957,640 10
1896-97	1,145	979,005 57	1,687,050 42	199,972 03	2,866,028 02
1897-98	1,201	1,053,864 64	1,857,740 06	206,065 15	3,117,669 85
1898-99	1,315	1,167,453 16	2,348,096 58	222,781 70	3,738,331 44
1899-00	1,315	1,404,469 87	2,912,790 52	234,811 32	4,552,071 71
1900-01	1,315	1,607,166 79	3,121,006 15	244,062 93	4,972,235 87
1901-02	1,315	1,770,941 13	3,644,513 42	255,931 36	5,671,385 91
1902-03	1,315	1,927,916 97	4,128,255 00	268,151 75	6,324,323 72

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

RELEVÉ indiquant le nombre de tonnes de marchandises locales et d'entier parcours transportées du 30 juin 1876 au 30 juin 1903.

Exercice.	Milles en exploitation.	Marchandises locales.	Entier parcours.	Total.
1876-7	714	Les informations pour ces		421,327
1877-8	714	années ont été détruites		522,710
1878-9	714	lors de l'incendie des bu-		510,861
1879-0	829	reaux généraux à Monc-		561,924
1880-1	840	ton.		725,777
1881-2	840	571,684	267,272	838,956
1882-3	840	537,025	443,936	970,961
1883-4	887	584,581	424,656	1,009,237
1884-5	941	506,574	483,362	989,936
1885-6	946	580,076	443,712	1,023,788
1886-7	977	633,455	509,565	1,143,020
1887-8	971	727,599	561,224	1,288,823
1888-9	971	624,436	594,441	1,218,877
1889-0	971	756,696	612,123	1,368,819
1890-1	1,094	797,492	507,042	1,304,534
1891-2	1,142	750,783	513,792	1,264,575
1892-3	1,142	1,030,628	357,452	1,388,080
1893-4	1,142	966,114	376,596	1,342,710
1894-5	1,142	901,374	366,442	1,267,816
1895-6	1,142	1,011,229	368,389	1,379,618
1896-7	1,145	927,167	368,859	1,296,028
1897-8	1,201	1,053,569	381,007	1,434,576
1898-9	1,315	1,351,569	399,192	1,750,761
1899-0	1,315	1,713,928	437,280	2,151,208
1900-1	1,315	1,633,671	477,639	2,111,310
1901-2	1,315	1,914,551	471,265	2,385,816
1902-3	1,315	2,239,993	550,744	2,790,737

NOTE.—D'après ce tableau les transports d'entier parcours paraissent inférieurs à ceux d'il y a 16 ans. Cela s'explique par le fait que Montréal est devenu une station locale depuis le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à cette ville. L'ouverture du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Saint-Jean, est une autre cause de diminution.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du nombre de voyageurs locaux et d'entier parcours transportés du 30 juin 1876 au 30 juin 1903.

Exercice.	Milles en exploitation.	Nombre de voyageurs locaux.	Nombre de voyageurs d'entier parcours.	Total.
1876-7	714	Les informations pour ces		613,420
1877-8	714	années ont été détruites		618,957
1878-9	714	lors de l'incendie des bu-		640,101
1879-00	829	reaux généraux à Monc-		581,483
1880-1	840	ton.		631,245
1881-2	840	647,534	132,460	779,994
1882-3	840	728,186	150,414	878,600
1883-4	887	784,715	159,921	944,636
1884-5	941	812,028	145,200	957,228
1885-6	946	784,817	148,063	932,880
1886-7	977	814,032	128,752	942,784
1887-8	971	948,324	91,839	1,040,163
1888-9	971	1,050,592	85,680	1,136,272
1889-00	971	1,112,695	91,531	1,219,233
1890-1	1,094	1,203,814	94,490	1,298,304
1891-2	1,142	1,198,649	99,083	1,297,732
1892-3	1,142	1,188,827	104,051	1,292,878
1893-4	1,142	1,216,027	85,035	1,301,062
1894-5	1,142	1,272,284	80,383	1,352,667
1895-6	1,142	1,386,803	85,063	1,471,866
1896-7	1,145	1,416,631	85,059	1,501,690
1897-8	1,201	1,438,590	89,854	1,523,444
1898-9	1,315	1,504,652	98,443	1,603,095
1899-1900	1,315	1,678,858	112,896	1,791,754
1900-1	1,315	1,905,599	119,696	2,025,295
1901-2	1,315	2,061,196	125,030	2,186,226
1902-3	1,315	2,255.013	149,217	2,404,230

NOTE.—D'après ce tableau le mouvement des voyageurs d'entier parcours paraît inférieur à ce qu'il était il y a 20 ans; ceci s'explique par le fait que Montréal est devenu une station locale après le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à cette ville, le mouvement des voyageurs à Montréal étant classé sou las rubrique "local". L'ouverture du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Saint-Jean est une autre cause de diminution.

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houille transportées des houillères de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à Sainte-Rosalie, à Montréal et à Saint-Jean, en destination de localités à l'ouest de ces points, ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, pendant chaque exercice depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe.

Exercice.	Pour l'ouest.			Aux stations locales.	Total.
	Via Sainte Rosalie.	*Via* Montréal.	*Via* Saint-Jean.		
1876-77	.....	.....	.....	103,420	103,420
1877-78	.....	.....	.....	97,043	97,043
1878-79	.....	300	.....	112,232	112,532
1879-80	.....	1,097	.....	135,369	136,466
1880-81	.....	6,102	4,022	174,483	184,607
1881-82	.....	18,015	11,779	218,364	248,158
1882-83	.....	12,837	22,206	227,380	262,423
1883-84	.....	22,014	19,534	252,014	293,562
1884-85	.....	133,440	1,773	213,791	349,004
1885-86	.....	171,170	21,150	215,272	407,592
1886-87	.....	192,871	27,536	233,178	453,585
1887-88	.....	183,704	36,228	309,727	529,659
1888-89	.....	160,026	27,923	338,538	526,487
1889-90	.....	164,453	25,126	366,967	556,546
1890-91	.....	113,996	39,213	344,829	498,038
1891-92	.....	35,447	5,918	392,441	433,806
1892-93	.....	136,868	3,775	402,653	543,296
1893-94	.....	102,273	8,028	367,390	478,691
1894-95	.....	67,082	7,865	310,253	385,200
1895-96	.....	53,124	9,681	369,708	432,513
1896-97	.....	38,395	12,305	331,469	382,172
1897-98	.....	9,084	9,796	351,069	369,949
1898-99	.....	4,644	5,399	484,163	494,206
1899-1900	.....	3,495	Nil.	599,714	603,289
1900-01	136	Nil.	Nil.	506,454	506,590
1901-02	1,131	5,763	3,640	546,986	557,520
1902-03	2,200	7,817	6,775	725,727	742,519

C'est donc pendant l'exercice 1886-87 que ce chemin a transporté à l'ouest la plus grande quantité de houille, soit 220,407 tonnes ; depuis lors, le mouvement de la houille en transit pour les endroits situés à l'ouest du chemin de fer Intercolonial a diminué considérablement.

TAALEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés pour expédition à Halifax, pendant chaque exercice depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest.

Exercice.	Boisseaux.		Total.	Exercice.	Boisseaux.		Total.
	Via Chaudière.	*Via* Saint-Jean.			*Via* Chaudière.	*Via* Saint-Jean.	
1876-77	.....	.....	.....	1890-91	148,803	59,534	218,337
1877-78	.....	.....	.....	1891-92	845,997	519,500	1,265,497
1878-79	.....	.....	.....	1892-93	155,306	197,669	352,975
1879-80	.....	.....	.....	1893-94	Néant.	8,026	8,026
1880-81	.....	.....	.....	1894-95	Néant.	Néant.	Néant.
1881-82	.....	.....	.....	1895-96	Néant.	Néant.	Néant.
1882-83	31,011	.....	31,011	1896-97	Néant.	Néant.	Néant.
1883-84	73,389	.....	73,389	1897-98	8,000	Néant.	8,000
1884-85	300,901	.....	300,901	1898-99	30,000	Néant.	30,000
1885-86	389,122	.....	389,122	1899-1900	13,239	Néant.	13,239
1886-87	575,880	.....	575,880	1900-01	147	Néanf.	147
1887-88	69,021	.....	69,021	1901-02	Néant.	Néant.	Néant.
1888-89	129,725	.....	129,725	1902-03	Néant.	Néant.	Néant.
1889-90	502,012	.....	502,012				

TABLEAU indiquant le nombre de barils de farine transportés, pendant chaque exercice depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Exercice.	Barils.	Exercice.	Barils.
1876-77	254,710	1890-91	1,013,129
1877-78	557.778	1891-92	954,015
1878-79	630,329	1892-93	856,913
1879-80	535,248	1893-94	944,967
1880-81	672,310	1894-95	938,351
1881-82	692,095	1895-96	822,097
1882-83	983,916	1896-97	847,701
1883-84	817,134	1897-98	987,408
1884-85	935,977	1898-99	1,157,250
1885-86	761,127	1899-1900	1,234,076
1886-87	763,894	1900-01	1,292,106
1887-88	871,838	1901-02	1,311,707
1888-89	948,514	1902-03	1,521,540
1889-90	1,116,050		

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés, pendant chaque exercice depuis l'ouverture du chem mme ligne directe vers l'ouest :—

Exercice.	Boisseaux.	Exercice.	Boisseaux.
1876-77	292,852	1890-91	2,890,921
1877-78	331,170	1891-92	3,776,677
1878-79	302,921	1892-93	1,514,619
1879-80	534,021	1893-94	1,304,684
1880-81	565,678	1894-95	1,036,384
1881-82	560,253	1895-96	1,064,385
1882-83	1,195,601	1896-97	1,093,499
1883-84	654,673	1897-98	1,551,372
1884-85	734,902	1898-99	2,595,353
1885-86	849,800	1899-1900	2,720,453
1886-87	1,018,395	1900-1901	3,535,364
1887-88	1,219,035	1901-02	2,959,761
1888-89	1,256,158	1902-03	3,392,252
1899-90	2,610,202		

TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transportés, pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis qu'il a été livré pour la première fois à la circulation comme ligne directe vers l'ouest :—

Exercice.	Pieds.	Exercice.	Pieds.
1876-77	50,096,474	1890-91	184,188,324
1877-78	56,626,547	1891-92	175,474,340
1878-79	55,626,696	1892-93	181,211,013
1879-80	55,462,654	1893-94	200,507,949
1880-81	72,841,388	1894-95	202,247,269
1881-82	78,356,418	1895-96	226,332,715
1882-83	104,633,417	1896-97	243,355,725
1883-84	131,120,948	1897-98	354,093,816
1884-85	138,493,675	1898-99	306,554,031
1885-86	117,186,512	1899-1900	379,350,074
1886-87	161.801,763	1900-1901	396,858,964
1887-88	197,755,272	1901-02	428,051,029
1888-89	199,507,777	1902-03	459,231,589
1889-90	210,886,071		

TABLEAU indiquant le nombre d'animaux sur pied transportés pendant chaque exercice depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Exercice.	Nombre.	Exercice.	Nombre.
1876-77	34,414	1890-91	95,529
1877-78	46,498	1891-92	87,889
1878-79	47,584	1892-93	93,369
1879-80	70,990	1893-94	79,203
1880-81	61,574	1894-95	72,106
1881-82	73,479	1895-96	64,051
1882-83	68,338	1896-97	72,082
1883-84	60,090	1897-98	89,301
1884-85	70,785	1898-99	109,821
1885-86	74,498	1899-1900	92,813
1886-87	82,896	1900-01	95,923
1887-88	98,302	1901-02	98,495
1888-89	85,960	1902-03	127,060
1889-90	80,771		

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises à destination et en provenance d'Europe, *via* le port d'Halifax, transportées sur le chemin pendant chaque exercice, depuis son ouverture au trafic comme ligne directe.

Exercice.	*Via* Sainte-Rosalie et en provenance de l'ouest.	*Via* Montréal à destin. et en provenance de l'ouest.	*Via* Saint-Jean à destin. et en provenance de l'ouest.	A destin. et en provenance des gares locales.	Total.
1876-77					
1877-78		14,949		3,405	18,354
1878-79		21,628		2,643	24,271
1879-80		21,073		4,952	26,025
1880-81		15,454		3,334	18,788
1881-82		21,607		4,168	25,775
1882-83		24,875		7,911	32,786
1883-84		19,696		6,533	26,229
1884-85		22,787		8,405	31,192
1885-86		13,464		8,216	21,680
1886-87		16,923		9,811	26,734
1887-88		41,864		8,878	50,742
1888-89		17,340		11,481	28,821
1889-90		9,895		11,730	21,625
1890-91		9,923		10,764	20,687
1891-92		9,719	17	23,835	33,571
1892-93		7,295	100	12,319	19,714
1893-94		3,023	204	13,455	16,682
1894-95		6,749	213	10,399	17,361
1895-96		3,767	314	16,748	20,829
1896-97		2,654	263	17,239	20,156
1897-98		5,950	1,637	18,633	26,220
1898-99		2,465	243	31,555	34,263
1899-1900		2,379	307	37,108	39,794
1900-01	322	6,860	1,142	155,514	163,838
1901-02	1,106	7,780	1,528	172,733	183,147
1902-03	817	11,925	1,194	124,695	138,631

TABLEAU indiquant le nombre de tonneaux de sucre brut et raffiné transportés pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe.

Exercice.	Sucre brut.				Sucre raffiné.				
	A Montréal pour l'Ouest.	A St-Jean pour l'Ouest.	Aux stations locales.	Total.	A Ste-Rosalie pour l'Ouest.	A Montréal pour l'Ouest.	A St-Jean pour l'Ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Ton'x.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Ton'x.
1876-77..	340	.....	.....	340	.....	.....	.....	.....	.....
1877-78..	186	.....	.....	186	.....	.....	.....	.....	.....
1878-79..	1,041	.....	.....	1,041	.....	.....	.....	.....	.....
1879-80..	12,220	.....	.....	12,220	.....	.....	.....	.....	.....
1880-81..	13,872	.....	.....	13,872	.....	4,022	.....	2,902	6,924
1881-82..	14,256	.....	1,290	15,546	.....	7,146	.....	3,607	10,753
1882-83..	9,465	.....	508	9,973	.....	11,126	.....	5,497	16,623
1883-84..	13,778	.....	3,068	16,846	.....	14,543	.....	7,265	21,808
1884-85..	10,381	.....	3,661	14,042	.....	18,024	.....	8,445	26,469
1885-86..	4,394	.....	3,998	8,392	.....	7,674	.....	5,858	13,518
1886-87..	20,450	.....	8,500	28,950	.....	15,044	.....	8,395	23,439
1887-88..	14,320	.....	14,085	28,405	.....	21,641	.....	7,133	28,774
1888-89..	24,358	.....	7,160	31,518	.....	12,955	.....	11,120	24,075
1889-90..	7,390	.....	8,913	16,303	.....	6,778	.....	6,125	12,903
1890-91..	5,088	4,670	8,215	17,973	.....	10,130	468	5,996	16,594
1891-92..	7,142	3,960	10,535	21,637	.....	12,633	7,647	12,414	32,721
1892-93 .	Néant.	Néant.	10,137	10,137	.....	8,327	6,456	7,840	22,623
1893-94..	Néant.	Néant.	6,775	6,775	.....	17,729	6,967	8,885	33,581
1894-95..	Néant.	Néant.	10,342	10,342	.....	13,351	15,819	4,695	33,865
1895-96..	Néant.	Néant.	9,824	9,824	.....	15,138	13,734	11,309	40,181
1896-97..	Néant.	Néant.	4,925	4,925	.....	5,694	8,069	6,957	20,720
1897-98..	Néant.	Néant.	Néant.	Néant.	.....	6,624	8,821	10,989	26,534
1898-99..	Néant.	Néant.	Néant.	Néant.	.....	8,138	2,193	15,833	26,164
1899-1900	96	Néant.	Néant.	96	.....	9,795	257	19,655	29,907
1900-01..	489	Néant.	Néant.	489	403	14,791	12	10,615	25,821
1901-02..	90	Néant.	11,553	11,643	3,101	6,831	861	18,839	29,632
1902-03..	194	Néant.	17,137	17,331	3,183	5,763	1,636	20,529	31,111

TABLEAU indiquant le nombre de tonneaux de poisson frais et salé transportés pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe.

Exercice.	Poisson frais.					Poisson salé.				
	A Ste-Rosalie pour l'Ouest.	A Montréal. pour l'Ouest.	A St-Jean pour l'Ouest.	Aux stations locales.	Total.	A Ste-Rosalie pour l'Ouest.	A Montréal pour l'Ouest.	A St-Jean pour l'Ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1876-77	.....	530	921	527	1,978	.....	551	1,848	802	3,201
1877-78	.....	596	1,015	474	2,085	.....	898	1,644	805	3,347
1878-79	.....	471	1,336	817	2,624	.....	988	1,038	1,048	2,974
1879-80	.....	519	1,362	453	2.334	.....	1,612	2,238	959	4,809
1880-81	.....	498	1,879	920	3,297	.....	2,418	937	1,051	4,406
1881-82	.....	475	1,619	957	3,051	.....	4,031	1,066	2,487	7,584
1882-83	.....	542	384	393	1,319	.....	3,229	759	1,354	5,412
1883-84	.....	838	1,682	412	2,932	.....	1,322	1,143	1,224	3,689
1884-85	.....	1,062	1,885	484	3,431	.....	3,563	3,600	1,596	8,759
1885-86	.....	1,669	1,645	902	4,216	.....	1,680	2,047	3,376	7,103
1886-87	.....	1,278	1,572	2,008	4,858	.....	3,236	569	1,747	5,552
1887-88	.....	1,533	1,477	1,031	4,041	.....	2,617	476	1,099	4,193
1888-89	.....	2,474	2,000	1,870	6,344	.....	3,070	7,746	2,994	13,810
1889-90	.....	2,235	1,787	2,111	6,223	.....	2.449	847	3,288	6,584
1890-91	.....	2,029	2,788	1,848	6,665	.....	1,953	1,917	3,236	7,106
1891-92	.....	1,367	1,746	547	3,660	.....	1,946	928	1,889	4,763
1892-93	.....	1,683	1,875	3,340	6,898	.....	3,262	1,811	2,176	7,249
1893-94	.....	1,959	2,192	2,224	6,375	.....	2,921	1,814	2,962	7,697
1894-95	.....	2,006	3,726	1,160	6,892	.....	2,075	1,849	5,285	10,209
1895-96	.....	1,966	3,059	1,319	6,344	.....	1,863	1,087	2,791	5,741
1896-97	.....	3,307	3,115	1,286	7,708	.....	2,168	1,176	2,536	5,880
1897-98	.....	3,575	3,703	1,052	8,330	.....	1,729	1,066	2,210	5,005
1898-99	.....	1,210	2,070	3,305	6,583	.....	1,651	1,198	3,625	5,474
1899-1900	.....	2,547	2,706	3,686	8,939	.....	2,421	1,563	2,659	6,643
1900-01	37	2,009	3,207	4,125	9,393	360	3,419	1,346	4,643	9,768
1901-02	219	3,013	4,373	5,477	13,082	283	3,150	1,413	5,196	10,042
1902-03	140	2,269	3,040	4,842	10,289	493	2,808	1,615	6,579	11,495

L'on a enlevé sur un parcours de 37·24 milles les rails en acier de 67 livres, sur un parcours de 37·21 milles les rails d'acier de 58 livres, pour les remplacer sur 90·50 milles par des rails de 80 livres, et sur 19·95 milles par des rails de 100 livres; et 648,694 traverses et 146 jeux de traverses d'aiguilles ont été renouvelés.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total du chemin et du matériel au 30 juin 1903 :—

Voie, y compris $1,464,000 payés sur le prix d'achat du chemin de fer du comté de Drummond	$ 57,273,027 00
Matériel roulant...	12,254,337 43
Total	$ 70,527,364 43*

Les plus grandes facilités offertes à la tête de ligne en eau profonde à Halifax ont été encore améliorées. Le dragage et l'enlèvement des roches sont terminés, le terrain près de l'élévateur à grains a été acquis, de nouvelles voies d'évitement ont été posées, et tous ces ouvrages facilitent l'ouvrage occasionné par le trafic.

On a ajouté cent locomotives à la force motrice, et la voie ainsi que le matériel roulant ont été maintenus en excellent état durant l'année.

Les profits nets provenant de l'exploitation de ce chemin accusent encore une augmentation qu'on peut en grande mesure attribuer à l'introduction de locomotives plus puissantes et de wagons plus grands que ceux dont on s'était servi jusqu'à présent; et à la grande amélioration dans le service des voyageurs. Le département à l'intention d'augmenter encore cette classe de voitures, parce que c'est devenu nécessaire pour la bonne exploitation de ce chemin.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin continue à être exploité par la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, ci-devant la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, la Compagnie recevant les deux tiers des recettes brutes pour l'exploitation du trafic, et l'Etat un tiers pour l'entretien de la voie et des travaux d'art.

La voie a été entretenue en bon état.

*NOTE—Outre les $70,527,364 ci-dessus, il a été dépensé sur la ligne de chemin de fer de la Ligne directe entre Montréal et l'Europe, qui fait maintenant partie du chemin de fer Intercolonial, une somme de $333,942.72.

TABLEAU indiquant les recettes et leur partage entre l'embranchement de Windsor et la ligne-mère du chemin de fer Intercolonial de Windsor à Halifax, les frais d'entretien et les recettes nettes de l'embranchement de Windsor pendant chaque exercice depuis 1880 :—

Exercice.	Milles en exploitation.	Un tiers des recettes brutes.	Part du tiers des recettes brutes créditée à la ligne de la jonction Windsor jusqu'à Halifax.	Part du tiers des recettes brutes créditée à l'embranchement de Windsor.	Coût de l'entretien.	Profits.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1880-81..	32	28,434 29	7,217 76	21,216 53	20,502 26	714 27	.....
1881-82..	32	28,461 07	7,407 88	21,052 19	13,099 55	7,953 64	.....
1882-83..	32	31,199 77	8,085 88	24,113 89	23,103 93	1,009 96	.....
1883-84..	32	30,428 39	7,409 46	23,018 93	22,140 86	878 07	.....
1884-85..	32	32,246 30	7,794 95	24,451 35	18,751 96	5,699 39	.....
1885-86..	32	31,185 63	7,527 52	23,658 11	19,229 49	4,428 62	.....
1886-87..	32	33,564 58	8,237 00	25,327 58	26,042 33	.....	714 75
1887-88..	32	32,242 85	6,689 30	24,553 55	24,040 33	513 22	.....
1888-89..	32	37,313 43	8,941 32	28,372 11	20,856 50	7,515 61	.....
1889-90..	32	39,544 19	9,381 73	30,162 46	18,982 82	11,179 64	.....
1880-91..	32	39,519 56	9,284 43	33,508 35	28,931 71	1,303 42	.....
1881-92..	32	42,891 23	9,382 38	30,235 13	19,514 37	13,994 48	.....
1882-93..	32	43,901 28	9,585 17	34,316 11	16,889 95	17,426 16	.....
1883-94..	32	41,834 70	8,859 23	32,975 47	17,645 09	15,330 38	.....
1884-95..	32	50,703 84	11,626 20	39,077 64	14,640 07	24,437 57	.....
1885-96..	32	47,456 74	10,894 91	36,561 83	16,476 46	20,985 37	.....
1886-97..	32	54,208 81	13,605 58	40,603 23	10,821 04	29,782 19	.....
1887-98..	32	48,892 21	11,665 57	37,226 64	18,181 09	14,045 01	.....
1888-99..	32	56,314 51	13,840 48	42,474 04	12,873 06	29,600 94	.....
1889-1900	32	62,266 61	14,925 18	47,351 43	12,891 56	34,459 87	.....
1900-01..	32	62,523 20	15,261 31	47,261 89	16,862 66	30,399 23	.....
1901-02..	32	65,315 38	15,710 79	49,604 59	16,376 27	33,228 32	.....
1902-03..	32	56,417 38	13,856 57	42,560 81	17,843 19	24,717 62	.....

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total de la voie et du matériel roulant au 30 juin 1903 :—

Voie, etc	$ 4,912,710 33
Matériel roulant	516,529 00
Total	$ 4,429,239 33

Le matériel roulant porté au compte du capital se compose comme suit :—

Locomotives.	Voitures à voyageurs.			Voiture de l'administration.	Wagons fermés et à bestiaux, et wagons à appareils frigorifiques.	Wagons à plates-formes découvertes, et wagons pour la houille.	Fourgons de conducteurs.	Fourgon de payeurs.	Chasse-neige.	Flangers.
	1re classe.	2e classe.	Wagons à bagage, fumoirs et wagons-poste.							
25	21	14	4	1	213	147	3	1	8	7
			3		17	18				
			4		1	.....				
			11		231	165				

La dépense à compte du capital durant l'exercice s'est élevée à $829,414.18, dont $799,991.74 pour la construction de l'embranchement de Murray-Harbour et du pont Hillsboro', et $13,400 pour rails en acier de 56 liv. à la verge.

Le matériel roulant reconstruit pendant l'exercice se compose de :—

Un wagon à bagage, 1 wagon à bestiaux, 1 wagon pour la houille, 14 wagons à plate-forme.

Les ouvrages suivants sont en cours, au compte du capital :—

1. Pont sur la rivière Hillsboro' à Charlottetown, dont l'entrepreneur est M. M. J. Haney, pour l'infrastructure, qui est très avancée. Total des dépenses au 30 juin 1902	$275,962 71
Dépenses du 30 juin 1902 au 30 juin 1903	459,139 28
Total des dépenses au 30 juin 1903	$735,101 99
2. Embranchement de Murray-Harbour, dont l'entrepreneur est M. Willard Kitchen. Total des dépenses au 30 juin 1902	$416,571 02
Dépenses du 30 juin 1902 au 30 juin 1903	340,852 46
*Total des dépenses au 30 juin 1903	$757,423 48

*Sur ce total de $757,423.48, il a été dépensé $94,259.66 pour le matérlel roulant.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 30 juin 1875, lors de l'ouverture de chemin au trafic :—

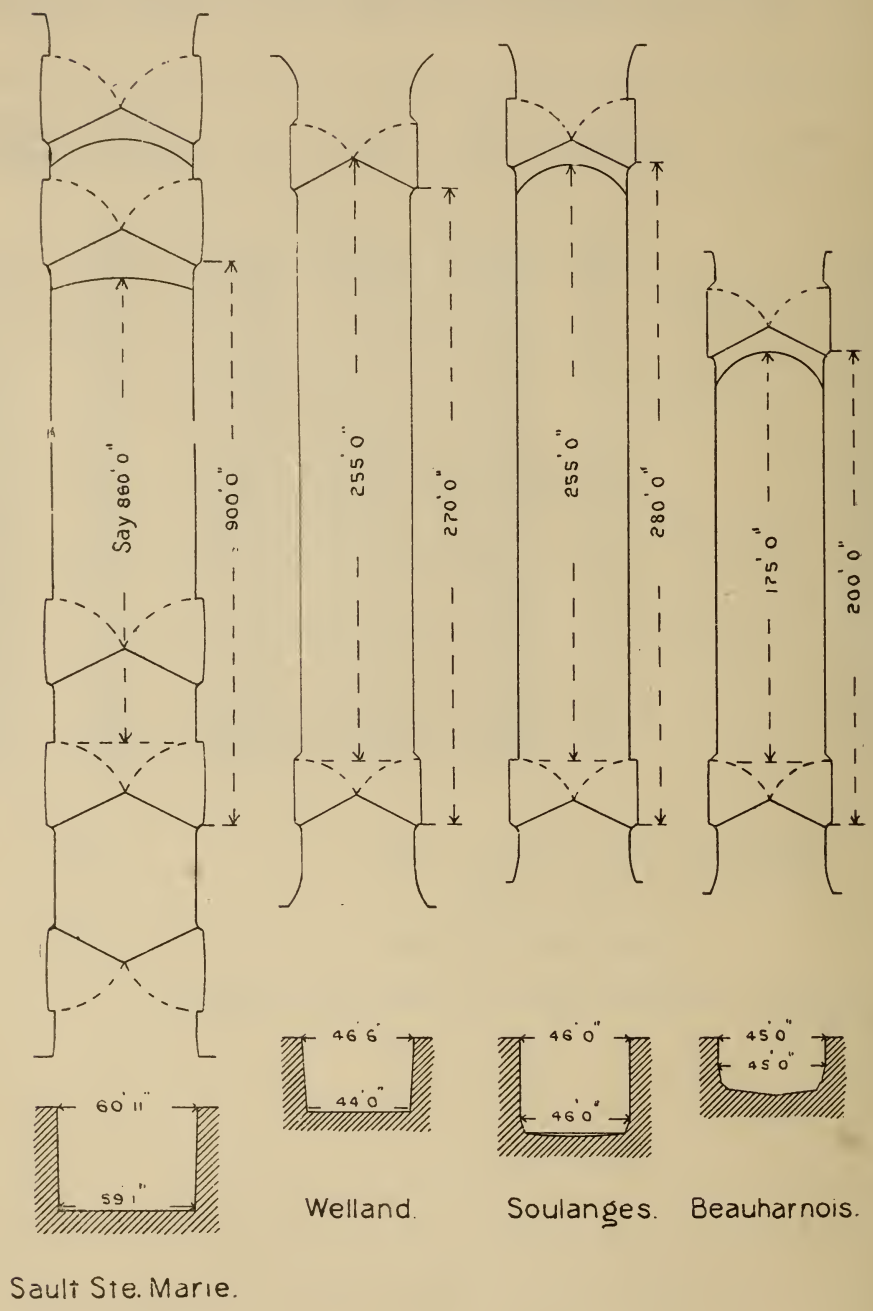
Exercice.	Milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes brutes.	Pertes.	Tonnes de marchandi's transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.		
1875-76	199	214,930 43	118,060 96	96,869 47	28,358	93,964
1876-77	199	228,595 25	130,664 92	97,930 33	41,039	93,478
1877-78	199	221,599 49	135,899 60	85,699 89	38,668	111,428
1878-79	199	223,313 12	125,855 99	97,457 21	38,923	105,046
1879-80	199	164,640 55	113,851 11	50,789 44	37,208	90,533
1880-81	199	203,122 88	131,131 43	71,991 45	45,336	102,937
1881-82	199	228,259 97	137,267 54	90,922 43	48,315	118,436
1882-83	199	252,808 41	146,170 42	106,637 99	51,920	117,162
1883-84	199	236,428 13	144,504 12	91,924 01	51,841	118,988
1884-85	211	211,207 01	158,588 06	52,618 95	57,346	130,423
1885-86	211	216,744 34	155,584 36	61,159 98	57,913	120,374
1886-87	211	204,237 37	155,303 37	48,934 00	63,589	103,067
1887-88	211	229,639 95	158,365 62	71,276 33	59,603	131,246
1888-89	211	247,559 44	171,369 56	76,189 89	55,682	152,780
1889-90	211	266,485 85	160,971 78	105,514 07	51,604	133,099
1890-91	211	257,990 08	174,258 05	83,732 03	59,511	145,508
1891-92	211	289,706 38	157,442 69	132,263 69	51,065	139,389
1892-93	211	226,422 17	162,690 42	63,731 75	56,718	132,111
1893-94	211	226,891 06	158,533 83	68,857 23	53,577	123,727
1894-95	211	232,105 19	149,654 71	83,250 41	48,325	125,089
1895-96	211	225,138 56	146,476 54	78,662 02	46,395	122,586
1896-97	211	240,489 90	153,443 13	87,046 77	52,151	121,498
1897-98	211	231,418 74	158,950 61	72,468 13	57,539	126,510
1898-99	211	218,053 01	165,021 03	53,040 98	57,968	129,667
1899-1900	211	220,931 81	174,738 73	46,193 08	62,227	147,471
1900-01	211	261,766 24	193,833 48	67,883 76	73,696	157,793
1901-02	210	270,159 97	197,999 97	72,160 00	75,381	184,748
1902-03	209	259,637 82	217,714 24	41,923 58	80,582	203,265

Rails d'acier (50 et 56 livres à la verge) 205
Rails de fer (40 livres à la verge) 4

Longueur totale du chemin 209

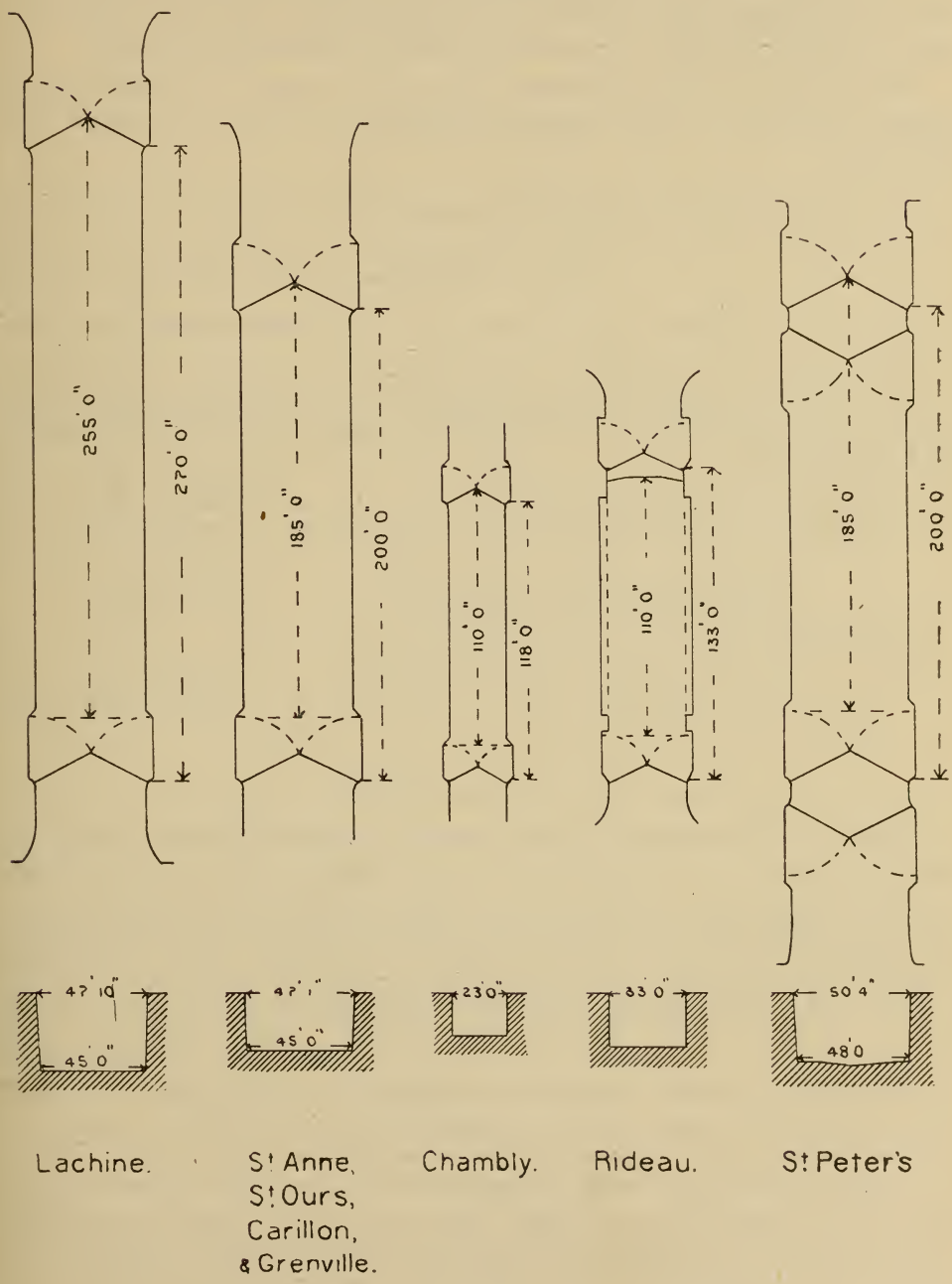
Le chemin et le matériel roulant sont en bon état d'exploitation.

Plans et sections indiquant les dimensions de la plus petite écluse sur chacun



Sur la route directe entre le lac Supérieur et Montréal, il n'y a pas

des canaux canadiens, à l'exception du canal de la Trent, qui n'est pas terminé.



d'écluses de moindres dimensions que celles du canal Welland.

CANAUX.

Les deux planches à la page précédente montrant les écluses des canaux de Lachine, de Soulanges, de Welland et du Saut-Sainte-Marie, donnent à peu près la clef du système entier de la navigation entre Montréal et le lac Supérieur. Il n'y a pas d'écluses à passer qui aient de moindres dimensions que l'écluse du canal Welland indiquée.

Elles montrent aussi les dimensions des écluses des canaux de Beauharnois, de Carillon, de Grenville, de Sainte-Anne, de Chambly, de Saint-Ours, du Rideau et de Saint-Pierre.

CONSTRUCTION.

CANAL DE SOULANGES.

Ce canal a une longueur de 14 milles et s'étend de la Pointe-des-Cascades à Coteau-Landing.

Les travaux de construction sont maintenant achevés, à l'exception de la construction des ateliers à la Pointe-des-Cascades, dont le contrat a été récemment accordé à M. Préfontaine.

Total de la dépense au 30 juin 1902	$6,489,714 22
Dépensé au cours de l'exercice terminé le 30 juin 1903	248,929 10
Total de la dépense au 30 juin 1903	$6,738,643 32
Dépensé du 30 juin 1903 au 1er octobre 1903	487 97
Total de la dépense au 1er octobre 1903	$6,739,131 29

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Ce canal est creusé à travers l'île Sainte-Marie ; il a une longueur de 1⅛ mille. Le canal proprement dit a une profondeur de 22 pieds d'eau dans le prisme, avec 20 pieds 4 pouces d'eau sur le busc de l'écluse à l'eau basse, ce qui équivaut à la profondeur d'eau dans l'écluse américaine. On a terminé cette année le dragage de l'entrée d'aval jusqu'à une profondeur de 21 pieds 5 pouces à l'eau basse, sur une largeur minima de 315 pieds. Il reste à faire le même ouvrage à l'entrée d'amont, à approfondir le chenal, qui n'a que 18 pieds à l'eau basse, jusqu'à 21 pieds 5 pouces, et d'élargir l'entrée pour offrir un passage plus sûr aux navires qui entrent dans ou qui en sortent le canal. On a également trouvé qu'il était absolument nécessaire de prolonger d'environ 800 pieds les jetées à chaque extrémité du canal. Il se fait des préparatifs pour demander des soumissions pour ces ouvrages. Une série de sondages a été faite sur toute l'entrée d'amont, et des plans et devis sont en cours de préparation pour ces sondages et pour le prolongement de la jetée d'aval du côté sud. On se propose de continuer ces ouvrages l'année prochaine en prolongeant de 800 pieds la jetée nord de l'entrée d'amont et en approfondissant et agrandissant toute cette entrée. La dépense additionnelle sur ce crédit pour l'exercice courant sera de $170,000.

Total de la dépense au 30 juin 1902.....	$4,215,531 33
Dépensé au cours de l'exercice terminé le 30 juin 1903.	65,933 43
Total de la dépense au 30 juin 1903.....	$ 4,281,464 76
Dépensé du 30 juin 1903 au 1er octobre 1903	220 00
Total de la dépense au 1er octobre 1903	$4,281,684 76

CANAL DE LA TRENT.

Lorsqu'il sera entièrement construit, ce canal s'étendra de Trenton, sur la baie de Quinté, à la baie Georgienne, sur le lac Huron, à l'embouchure de la rivière Severn. Le parcours total sera d'à peu près 200 milles, dont 20 milles de canal proprement dit et 180 milles de navigation de lacs et de rivières.

Les travaux actuellement donnés à l'entreprise sont les suivants :—

La section 2 de la division de Peterborough à Lakefield a 3·83 milles de long. Messieurs Corry et Laverdure sont les entrepreneurs de la construction de cette section, excepté la structure en acier de l'écluse hydraulique. Il m'est agréable de pouvoir dire que l'ouvrage de MM. Corry et Laverdure est terminé ; c'est un très beau travail d'art dont ils ont raison d'être fiers. La Dominion Bridge Company de Montréal s'occupe actuellement du montage de la structure en acier, qui est presque terminée, mais qui ne sera livrée à la circulation qu'à l'ouverture de la navigation le printemps prochain.

La section 1 de la division de Peterborough à Lakefield a 5·78 milles de longueur. MM. Brown, Love et Aylmer sont les entrepreneurs. Les travaux sont terminés. L'ouvrage est bien fait. Les principaux ouvrages comprenaient la construction de 5 barrages et de 5 écluses. Ces dernières sont en béton et paraissent très bien finies.

La longueur de la division de Peterborough à Lakefield est d'environ 10½ milles.

Section 1.—Division du lac Balsam à Simcoe, Andrew Onderdonk, entrepreneur. Cette section s'étend du lac Balsam à Kirkfield, distance d'environ 6 milles. L'ouvrage est terminé

Section 2 de la division du lac Balsam à Simcoe. MM. Larkin et Sangster sont les entrepreneurs de cette section, qui a environ 7½ milles de long. Cette entreprise comprend la construction d'une écluse hydraulique. Les travaux sont virtuellement terminés, à l'exception de l'écluse hydraulique, dont la construction n'est pas encore donnée à l'entreprise.

Section 3 de la division du lac Balsam à Simcoe. MM. Brown et Aylmer sont les entrepreneurs. La section a environ 5½ milles et s'étend jusqu'au lac Simcoe. Les travaux de construction des piles et culées des différents ponts sont terminés ; l'ouvrage en béton des écluses et des barrages est très avancé (deux écluses et un barrage ; les autres progressent bien). L'ouvrage qui reste à faire pour la formation du prisme du canal est presque entièrement limité au 1¼ mille à partir de l'entrée d'amont, où une drague est à creuser le prisme depuis le lac Simcoe. Elle est arrivée à environ 300 pieds du pont du chemin de fer Grand-Tronc qui traverse le canal.

Pour complèter ce canal il reste encore à donner à l'entreprise les sections de Trenton à Frankfort, 9 milles, de Percy-Landing à Heeley's-Falls, 14½ milles, et du lac Simcoe à la baie Georgienne, 14 milles.

La longueur de la division du lac Balsam à Simcoe est de 18¾ milles. Voici un état de la dépense pour ce canal depuis le commencement des travaux jusqu'au 1er octobre 1903 :—

Dépensé antérieurement au 30 juin 1867	$ 309,371 31
Dépensé après le 30 juin 1867 et le 30 juin 1894 (date des entreprises actuelles)	782,524 88
Dépensé du 30 juin 1894 au 30 juin 1901	2,070,431 18
Total de la dépense au 30 juin 1901	$3,162,327 37
Dépensé du 30 juin 1901 au 30 juin 1903	973,026 19
Total de la dépense au 30 juin 1903.....	$4,135,353 56
Dépensé du 30 juin 1903 au 1er octobre 1903	82,298 59
Total de la dépense au 1er octobre 1903	$4,217,652 15

AGRANDISSEMENT.

CANAL LACHINE.

Ce canal a une longueur de 8½ milles et s'étend de Montréal à Lachine. Le busc des écluses est maintenant couvert de 14 pieds d'eau, le revêtement en pierre du prisme du canal se continue lentement, et il reste beaucoup d'ouvrage à faire encore pour terminer les travaux, parce que la majeure partie n'en peut se faire que lorsque le canal est vidé au printemps, soit pendant environ un mois. On est à draguer jusqu'à une profondeur de vingt pieds au-dessous de l'eau basse la partie d'aval de ce canal jusqu'aux bassins Saint-Gabriel, afin de permettre aux grands navires d'entrer dans les différents bassins. Cet ouvrage ne pourra se terminer que lorsque le mur du côté sud du bassin sera terminé ; il faudra certainement deux saisons encore pour le terminer. Le mécanisme destiné à faire fonctionner par l'électricité les portes d'écluse, les vannes et les ponts n'est pas encore complètement terminé, mais on espère avec confiance qu'il sera posé et propre au service à l'ouverture de la navigation le printemps prochain.

Total de la dépense au 30 juin 1902	$8,533,204 35
Dépensé du 30 juin 1902 au 30 juin 1903	58,426 92
Total de la dépense d'agrandissement au 30 juin 1903.	$8,501,631 27
Dépensé du 30 juin 1903 au 1er octobre 1903	1,788 56
Total de la dépente d'agrandissement au 1er oct. 1903.	$8,593,419 83

CANAL CORNWALL.

Ce canal a une longueur de 11 milles, et s'étend de Cornwall à Dickenson's-Landing. Les travaux d'agrandissement sur ce canal sont terminés, les seuls ouvrages s'y rattachant et restant encore à faire sont le renforcement de la levée et la construction du mur de protection et du quai à Cornwall, donnés à l'entreprise à M. J. J. Fallon. Ces travaux sont presque terminés ; il restera très peu d'ouvrage à faire au quai lorsque s'ouvrira la saison des travaux au printemps, et l'agrandissement du déversoir régulateur à l'écluse 17. Le mécanisme électrique destiné à actionner les écluses, les vannes et les ponts, et faire passer les écluses aux bateaux, est posé, et on se sert de l'électricité pour la manœuvre, et les résultats sont des plus satisfaisants. Les moteurs destinés aux ateliers sont délivrés mais ne sont pas encore placés. L'objet que l'on a en vue en agrandissant le déversoir régulateur à l'écluse n° 17 est de régler l'eau qui est affermée aux fabriques établies sur le bord du canal, et qui se servent de cette eau.

Total de la dépense au 30 juin 1902	$4,939,840 43
Dépensé du 30 juin 1902 au 30 juin 1903	77,833 81
Total de la dépense d'agrandissement au 30 juin 1903	5,017,674 24
Dépensé du 30 juin 1903 au 1er octobre 1903	41,411 86
Total de la dépense d'agrandissement au 1er octobre 1903	$5,059,086 10

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Ce canal s'étend de la Pointe-Farran à un mille dans une direction ouest. Les travaux d'agrandissement de ce canal, qui ont été entrepris par la Compagnie Canadienne de Construction, sont terminés. Il reste un faible solde à payer aux entrepreneurs.

Total de la dépense au 30 juin 1902	$ 840,014 66
Dépensé du 30 juin 1902 au 30 juin 1903	10,266 92
Total de la dépense d'agrandissement au 30 juin 1903	$ 850,281 58
Dépensé du 30 juin 1903 au 1er octobre 1903	1,136 90
Total de la dépense d'agrandissement au 1er octobre 1903	$ 851,418 48

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Ce canal s'étend de Morrisburg dans une direction ouest $3\frac{2}{3}$ milles. Les travaux d'agrandissemeut sont terminés, à l'exception de ceux d'élargissement à l'entrée d'amont, qui se font à l'entreprise par M. P. H. Gilbert. On espère qu'ils seront terminés dans le cours du présent exercice.

Total de la dépense d'agrandissement au 30 juin 1902..	$2,104,119 50
Dépensé du 30 juin 1902 au 30 juin 1903..... ...	18,483 34
Total de la dépense d'agrandissement au 30 juin 1903..	$2,122.602 84
Dépensé du 30 juin 1903 au 1er octobre 1903.....	3,502 61
Total de la dépense d'agrandissement au 1er octobre 1903.....	$2,126,105 45

CANAL DES GALOPS.

Section d'Iroquois.—L'agrandissement de cette section est terminé, mais l'estimation définitive n'est pas encore complétée ; il est encore dû une forte somme aux entrepreneurs.

Section de Cardinal.—Les travaux d'agrandissement de cette section, qui étaient très difficiles à faire, seront terminés cette année. C'est un ouvrage qui fait grand honneur aux entrepreneurs et qui paraît bien.

Entrée d'amont.—Les travaux d'agrandissement de cette section ont progressé d'une manière satisfaisante cette année, et seront complétés cette année.

Il n'y a pas de doute qu'un quai soit nécessaire pour le besoin des affaires à Cardinal, et la construction en a été autorisée, mais l'ouvrage n'a pas encore été donné à l'entreprise.

Total de la dépense au 30 juin 1902.....	$4,950,695 24
Dépensé du 30 juin 1902 au 30 juin 1903	320,354 92
Total de la dépense d'agrandissement le 30 juin 1903 .	$5,271,050 16
Dépensé du 30 juin 1903 au 1er octobre 1903.....	28,595 60
Total de la dépense d'agrandissement au 1er octobre 1903	$5,299,645 76

CANAL WELLAND.

AMÉLIORATIONS.

La ligne principale de ce canal a une longueur de 26¾ milles, et s'étend de Port-Dalhousie, sur le lac Ontario, à Port-Colborne, sur le lac Erié.

Améliorations à Port-Colborne.—MM. Hogan et McDonnell sont les entrepreneurs de ces ouvrages. Ces messieurs ont signé un contrat avec le ministère des Travaux publics pour la construction d'un brise-lames ici, ouvrage très important qui est maintenant terminé et qui rend de grands services Les travaux d'amélioration sous l'empire du contrat passé avec le ministère n'ont pas progressé rapidement, vu que les entrepreneurs ont consacré toute leur énergie et toutes leurs ressources à l'achèvement du brise-lames. Il en résulte que les travaux d'amélioration à l'entrée du canal ne sont pas aussi avancés qu'on aurait pu raisonnablement l'espérer. Nous ferons certainement de plus grands progrès l'an prochain sur ces travaux, car le brise-lames est terminé. Lorsque ces ouvrages seront terminés, il n'y a aucun doute que ceux qui s'occupent de transport fluvial les apprécieront grandement.

ENLÈVEMENT D'OBSTACLES.

Les obstacles sont les piles de ponts, qui servent de pivots et qui se trouvent dans le centre du canal ; ces piles sont en cours de démolition, et de nouveaux ponts franchissant toute la largeur du canal sont en cours de construction. M. Battle était l'entrepreneur de l'infrastructure du "pont de jonction" et du "pont de pierre", et la *Hamilton Bridge Company* a entrepris la superstructure. Ces deux ponts sont terminés et donnent pleine satisfaction aux intéressés qui se servent de ce canal.

Trois autres ponts seront reconstruits de la même manière dans le cours du présent exercice.

Dépensé jusqu'au 30 juin 1902	Néant.
Dépensé du 30 juin 1902 au 30 juin 1903	$125,116 72
Total de la dépense jusqu'au 30 juin 1903	$125,116 72
Dépensé du 30 juin 1903 au 1er octobre 1903	20,961 63
Total de la dépense au 1er octobre 1903	$146,078 35

APPROFONDISSEMENT DE CERTAINES PARTIES DU LONG BIEF.

MM. Magan et Phin ont l'entreprise de ces travaux, qui progressent raisonnablement bien.

Il reste cependant encore des dragages considérables à faire.

Dépensé jusqu'au 30 juin 1903	$85,349 71
Dépensé du 30 juin 1903 au 1er octobre 1903	8,660 00
Total de la dépense jusqu'au 1er octobre 1903	$94,009 71

APPROFONDISSEMENT DU CANAL DE PORT-COLBORNE À HUMBERSTONE.

MM. Hogan et McDonnell sont les entrepreneurs des travaux sous-marins d'excavation de roc. Ils ont fait de bons progrès, et bien que les travaux ne soient pas encore terminés, il y a déjà un bon chenal profond à travers ce roc, et les navires n'éprouvent aucune difficulté à passer sur cette section du canal.

Dépensé jusqu'au 30 juin 1903	$66,411 01
Dépensé du 30 juin 1903 au 1er octobre 1903	Néant.
Total de la dépense jusqu'au 1er octobre 1903	$66,411 01

La dépense totale d'agrandissement de ce canal jusqu'au 1er octobre 1903 est la suivante, qui comprend les sommes inscrites pour les travaux susmentionnés :—

Total de la dépense d'agrandissement le 30 juin 1902	$16,624,513 79
Dépensé durant l'exercice terminé le 30 juin 1903	315,819 49
Total de la dépense d'agrandissement au 30 juin 1903	$16,940,333 28
Dépensé du 30 juin 1903 au 1er octobre 1903	80,986 11
Total de la dépense d'agrandissement au 1er octobre 1903	$17,021,319 39

CANAL DE GRENVILLE.

Ce canal a $5\frac{3}{4}$ milles de longueur, et s'étend de la ville de Grenville dans la direction de Carillon.

Le total de la dépense d'agrandissement au 1er octobre 1903 :—

Total de la dépense jusqu'au 30 juin 1902	$4,119,039 32
Dépensé du 30 juin 1902 au 30 juin 1903	Néant.
Total de la dépense jusqu'au 30 juin 1903	$4,119,039 32
Dépensé du 30 juin 1903 au 1er octobre 1903	Néant.
Total de la dépense d'agrandissement jusqu'au 1er octobre 1903	$4,119,039 32

AMÉLIORATIONS DU FLEUVE SAINT-LAURENT ET DES LACS.

LAC SAINT-LOUIS.

Le chenal direct à travers ce lac a 2 milles de longueur, 300 pieds de largeur, et une profondeur de 17 pieds à l'eau basse. Le chenal, depuis qu'on la dragué, a donné grande stisfaction. M. Lordly a fait des relevés et des sondages dans tout le lac, et est à faire préparer une carte.

Total de la dépense au 30 juin 1902	$280,750 49
Dépensé du 30 juin 1902 au 30 juin 1903	9,508 72
Total de la dépense au 30 juin 1903	290,259 21
Dépensé du 30 juin 1903 au 1er octobre 1903	2,610 78
Total de la dépense au 1er octobre 1903	292,869 99

LAC SAINT-FRANÇOIS.

Les battures suivantes ont été creusées, et on y a formé un chenal de 14 pieds de profondeur : premièrement, la batture de Saint-Régis, à $2\frac{1}{2}$ milles à l'est de Cornwall ; le chenal de l'île Hamilton, à environ 8 milles à l'est de Cornwall ; la batture de l'île Clark, à $7\frac{1}{2}$ milles à l'est de Cornwall ; le Middle-Ground, à 10 milles à l'est de Cornwall ; la batture Highland, à $10\frac{1}{2}$ milles à l'est de Cornwall.

Total de la dépense au 30 juin 1902	$70,906 71
Dépensé du 30 juin 1902 au 30 juin 1903	5,000 00
Total de la dépense au 30 juin 1903	$75,906 71
Dépensé du 30 juin 1903 au 1er octobre 1903	Néant.
Total de la dépense au 1er octobre 1903	$75,906 71

RAPIDES DES GALOPS.

Un chenal de 3,000 pieds de long, de 200 pieds de largeur et d'une profondeur de 17 pieds a été creusé à travers la barre d'en haut, les battures Caledonia-Nord, la batture de l'Ile et la barre d'en bas. Subséquemment, on a jugé à propos de porter cette largeur à 300 pieds. Ces travaux sont en marche depuis plusieurs années, mais ne sont pas encore terminés. Le Parlement, à sa dernière session, a voté un crédit de $75,000 pour terminer ces ouvrages, pour lesquels des soumissions ont été demandées. Par suite du courant, qui est fort rapide, ces travaux étaient d'une exécution difficile. Ils se composaient entièrement d'excavation dans le roc sous l'eau, de pétardement et de dragage. Pour la sûreté de la navigation, il était nécessaire d'enlever le roc pétardé.

Total de la dépense au 30 juin 1902	$878,441 85
Dépensé du 30 juin 1902 au 30 juin 1903	25,000 00
Total de la dépense au 30 juin 1903	$903,441 85
Dépensé du 30 juin 1903 au 1er octobre 1903	Néant.
Total de la dépense au 1er octobre 1903	$903,441 85

CHENAL DU NORD.

Ce chenal a à peu près 2⅓ milles de longueur, 300 pieds de largeur, et une profondeur de 16 pieds à l'eau basse. Il commence à un mille environ à l'ouest de l'entrée d'amont du canal des Galops, et suit une ligne directe conduisant à l'eau profonde au large de la Pointe de la Cheminée. Ces travaux comprennent la construction d'un barrage entre les îles Adams et Ogden. Les travaux ont été poussés avec vigueur pendant l'année, mais par suite de délais inévitables dans les arrangements à conclure avec les autorités de Washington, les ouvrages n'ont pas progressé aussi rapidement qu'on l'espérait. Cependant, tout est réglé maintenant, et les travaux de construction du barrage sont très avancés, et seront probablement terminés cette année.

Total de la dépense au 30 juin 1902	$1,168,106 49
Dépensé du 30 juin 1902 au 30 juin 1903	126,833 94
Total de la dépense au 30 juin 1903	$1,294,940 43
Dépensé du 30 juin 1903 au 1er octobre 1903	550 00
Total de la dépense au 1er octobre 1903	$1,295,490 43

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX.

L'entretien des bouées et l'éclairage de la route entre Montréal et Prescott, qui étaient ci-devant sous le contrôle conjoint du ministère de la Marine et des Pêcheries et du nôtre, ont été entièrement attribués au premier de ces ministères, parce que l'on croit que ce sera plus avantageux pour ceux qui passent par ce chenal en eau profonde. Dans le cours de l'année on a fait des relevés de certaines parties de ce chenal en vue de loca-

liser les battures à travers lesquelles il pourrait être avantageux de creuser un passage, afin de redresser et d'améliorer le présent chenal en eau profonde. Je mentionne ce fait afin qu'on y pense à l'avenir.

Total de la dépense au 30 juin 1902	$432,019 75
Dépensé du 30 juin 1902 au 30 juin 1903	Néant.
Total de la dépense au 30 juin 1903	"
Dépensé du 30 juin 1903 au 1er octobre 1903	"
Total de la dépense au 1er octobre	$432,019 75

Pour résumer, je puis dire que le coût de la construction et de l'agrandissement des canaux, ainsi que des améliorations des rivières et lacs, au 30 juin 1903 a été comme suit :—

ROUTE DE MONTRÉAL À PORT-ARTHUR.

——	Construction primitive des canaux.	Agrandissement des canaux.	Améliorations du fleuve Saint-Laurent et des lacs.	Total de la dépense.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Lachine	2,589,532 85	8,591,631 27	.....	11,181,164 12
Lac Saint-Louis	.....	.....	290,259 21	290,259 21
Canal Soulanges	6,736,970 55	.....	.....	6,736,970 55
Lac Saint-François	.....	.....	75,906 71	75,906 71
Canal Cornwall	1,945,624 73	5,017,674 24	.....	6,963,298 97
Canaux de Williamsburg :	1,320,655 54	2,486 63	.....	9,565,315 22
Pointe-Farran	.....	850,281 58		
Rapide-Plat	.....	2,122,602 84		
Galops	.....	5,269,288 63		
Rapides des Galops	.....	.....	903,441 85	2,874,243 04
Biefs du fleuve	.....	.....	675,860 76	
Chenal du Nord	.....	.....	1,294,940 43	
Canal Murray	1,247,470 26	500 00	.....	1,247,970 26
Canal Welland	7,693,824 03	16,940,333 28	.....	24,634,157 31
Saut-Sainte-Marie	4,281,464 76	.....	.....	4,281,464 76
Total	25,815,542 72	38,794,798 47	3,240,408 96	67,850,750 15

Si l'on ajoute au total qui précède le coût du canal Beauharnois, qui ne sert plus à la navigation, soit $1,636,690.26, le total de la dépense est de $69,487,440.41.

ROUTE DE LACHINE À OTTAWA.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Ecluse de Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Canaux de Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Total	197,510 15	5,154,798 44	5,352,308 59

* La construction par le gouvern. impérial n'est pas comprise ; les archives se rapportant à ces travaux étaient conservées dans le bureau de l'artillerie à Montréal, et ont été détruites dans l'incendie en 1852.

ROUTE D'OTTAWA À KINGSTON.

—	Construction primitive.	Agrandissement.
	$ c.	$ c.
Canal Rideau	4,084,323 37	.....
Canal Tay	489,599 23	.....
Total	4,573,922 60	.....

ROUTE DE SAINT-JEAN, P.Q., À SOREL.

—	Construction primitive.	Agrandissement.
	$ c.	$ c.
Canal Chambly	637,056 76	.....
Ecluse de Saint-Ours	121,537 65	.....
Total	758,594 41	.....

ROUTE DE TRENTON À LA BAIE GEORGIENNE.

—	Construction primitive.	Agrandissement.
	$ c.	$ c.
Canal de la Trent	4,135,353 56	.....
Total	4,135,353 56	.....

ROUTE DE L'OCÉAN ATLANTIQUE AUX LACS BRAS-D'OR.

—	Construction primitive.	Agrandissement.
	$ c.	$ c.
Canal Saint-Pierre—Cap-Breton	248,762 84	399,784 30
Total	248,762 84	399,784 30

Le canal de La Culbute a été abandonné, et celui de Beauharnois ne sert plus à la navigation, mais on l'entretiendra pour fournir de la force motrice. Le coût de la construction de ces deux canaux a été comme suit :—

Canal de La Culbute	$ 382,776 46
Canal Beauharnois	1,636,690 26
Total	$ 2,019,466 72

SERVICE ET ENTRETIEN.

CANAL LACHINE.

Service.

La circulation de ce canal n'a pas été interrompue pendant l'année.

Entretien.

Les réparations aux vieilles écluses n°s 1 et 2 se feront cette année et seront terminées avec toute promptitude, afin qu'on puisse se servir de ces écluses le plus tôt possible.

Voici ce qu'ont coûté les réparations pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903 :—

Réparations ordinaires au titre de "Personnel et réparations"		$ 53,054 20
Lachine—Pour construire le mur, bassin n° 2	$ 4,999 89	
" Chalans à clapets, réparations	2,796 59	
" Répar. aux vieilles écluses n°s 1 et 2	86,329 46	
" Réparat. au remorq. de l'Etat, n° 2	3,999 21	
" Réparations aux ponts	2,365 00	
" Agrandir la pile à la Côte St-Paul	8,100 30	
" Remplacer les rouleaux et galets de fonte par des rouleaux et des galets en acier, sous les ponts tournants	1,192 98	
		109,783 43
		$ 162,837 63

CANAL SOULANGES.

Service.

Ce canal a été exploité avec le plus grand succès pendant l'année 1902, le mécanisme électrique qui fait fonctionner les portes d'écluse, ventelles et ponts a donné pleine satisfaction, et la circulation s'est faite sans retard.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations durant l'exercice terminé le 30 juin 1903 :—

Réparations ordinaires au titre de "Personnel et réparations"	$ 10,362 23
Réparations spéciales au titre de "Revenu"	Rien.
Total	$ 10,362 23

CANAL DE CORNWALL.

Service.

La circulation sur ce canal n'a pas été interrompue pendant la saison de 1902.

Le mécanisme électrique pour la manœuvre des portes d'écluses, des ventelles, des déversoirs et des ponts a fonctionné avec succès pendant la saison de 1903. Le canal est bien éclairé à l'électricité, d'une extrémité à l'autre, ce qu'apprécient beaucoup les compagnies de transport qui s'en servent.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations durant l'exercice terminé le 30 juin 1903 :—

Réparations ordinaires au titre de "Personnel et réparations"	$ 19,205 66
Réparations spéciales au titre de "Revenu"	Rien.
Total	$ 19,205 66

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Service.

Ces canaux se composent du canal de la Pointe-Farran, du canal du Rapide-Plat et du canal des Galops. La navigation dans ces canaux n'a pas souffert d'interruption pendant l'exercice.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations durant l'exercice terminé le 30 juin 1903 :—

Réparations ordinaires au titre de "Personnel et réparations"	$ 20,092 79
Réparations spéciales au titre de "Revenu"	Rien.
Total	$ 20,092 79

CANAL WELLAND.

Service.

La navigation n'a pas été interrompue pendant l'année 1902.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations durant l'exercice terminé le 30 juin 1903 :—

Réparations ordinaires au titre de "Personnel et réparations"..		$ 72,004 59
Réparations spéciales au titre de "Revenu" :—		
Welland—Améliorer le drainage le long du coursier	$ 1,842 75	
Welland—Faire de grosses réparations	29,986 96	
" Reconstruire le pont de Marlatt...	12,577 76	
" Ligne téléphonique	2,721 36	
" Reconstruire le barrage et le pont à Dunnville	33,000 06	
Welland—Construire un égout en tuile à l'extrémité est, Port-Colborne	4,998 32	
Welland—Construire une pile centrale en béton et une travée tournante pour le pont de Montrose, sur la rivière Chippawa	9,000 00	
		94,127 21
		$166,131 80

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Service.

Ce canal a été exploité avec succès et sans interruption à la navigation pendant la saison de 1902.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903 :—

Réparations ordinaires au titre de "Personnel et réparations"	$ 10,855 00
Réparations spéciales au titre de "Revenu"	Rien.
Total	$ 10,855 00

CHAMBLY.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations pour l'exercice terminé le 30 juin 1903 :—

Réparations ordinaires au titre "Personnel et réparations".		$ 21,745 65
Réparations spéciales au titre "Revenu" :—		
Reconstruction du ponceau à la Petite rivière des Iroquois	$ 2,260 26	
Réfection du quai à l'entrée de Chambly..	6,389 10	
Prolongement et réparations du mur à la tête de l'île Sainte-Thérèse	328 07	
		8,977 43
Total		$ 30,723 08

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Service.

Le service de cette écluse s'est fait sans accident cette année (1902).

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations pour l'exercice terminé le 30 juin 1903 :—

Réparations ordinaires au titre de " Personnel et réparations "		$ 1,671 83
Réparations spéciales au titre de " Revenu "—		
Reconstruction de la culée est du barrage..	$7,582 34	
Reconstruction du barrage	1,762 55	
		9,244 89
Total		$10,916 72

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

Service.

Le mouvement de la navigation dans cette écluse n'a pas subi d'interruption durant l'année 1902.

Entretien.

Coût des réparations pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903 :—

Réparations ordinaires au titre de " Personnel et réparations "	$4,684 42
Réparations de l'éperon en maçonnerie à la tête de l'écluse	1,984 39
Total	$6,668 81

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

Service

Le service de ces canaux s'est fait sans interruption durant l'année 1902.

Entretien.

Coût des réparations pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903 :—

Réparations ordinaires au titre de " Personnel et réparations "	$17,766 28
Réparations spéciales au titre de " Revenu "—	
Reconstruction de la jetée conductrice	9,993 53
Réparation du barrage à Carillon	5,998 99
Total	$33,758 80

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Service.

Ce canal est virtuellement fermé à la navigation, et ne sert plus qu'à quelques bateaux faisant le service du marché pour le commerce local. A moins qu'on y fasse de grosses réparations, la navigation devra complètement cesser de s'en servir.

Entretien.

Le coût des réparations pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903 a été comme suit :—

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations"	$10,063 38
Réparations spéciales sous le titre "Revenu"	Rien.
Total	$10,063 38

CANAL MURRAY.

Service.

Le mouvement de la navigation dans ce canal n'a subi aucune interruption pendant l'exercice 1902.

Entretien.

Le coût des réparations pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903 a été comme suit :—

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations"	$ 4,627 70
Réparations spéciales sous le titre "Revenu"	Rien.
Total	$ 4,627 70

CANAL RIDEAU.

Service.

Ce canal a été exploité sans interruption durant l'exercice 1902.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903 :—

Réparations ordinaires au titre de "Personnel et réparations"		$36,424 23
Réparations spéciales au titre de "Revenu"—		
Reconstruction du pont à Brasses Point	$8,950 00	
Reconstruction du pont à l'écluse d'amont aux Moulins de Kingston	2,290 00	
Reconstruction du pont à Beckett's-Landing	4,995 13	
		16,235 13
Total		$52,659 36

CANAL DE LA TRENT.

Service.

La navigation dans ce canal n'a pas été interrompue durant l'exercice terminé le 30 juin 1902. Le mouvement des touristes sur la ligne du canal de la Trent a été très considérable pendant la saison estivale, les lacs au nord de Peterborough étant devenus un des rendez-vous favoris des Américains et autres.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903 :—

Réparations ordinaires au titre de " Personnel et réparations "		$ 10,791 15
Réparations spéciales au titre de " Revenu "—		
Construction du pont aux chutes de Healey	$ 891 57	
Réfection du barrage à Peterboro'	3,108 75	
Dragage de hauts-fonds dans les rivières Trent et Otonabi	3,471 02	
Nouvelles portes d'écluse à Bobcaygeon	1,457 18	
Construction d'un chemin entre Lindsay et les chutes Fénelon	1,308 29	
Dragage à l'embouchure de l'écluse	3,313 05	
Construire une coque neuve de dragueur	4,998 72	
		18,548 68
Total		$ 29,339 73

CANAL SAINT-PIERRE.

Service.

Ce canal a été exploité sans interruption pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903 :—

Réparations ordinaires sous le titre " Personnel et réparations "	$764 11

CANAL DE LA CULBUTE.

Dommages causés par l'inondation	Nil.

SOMMAIRE.

Coût de l'entretien et du service du réseau des canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1903	$ 747,570 93
Chiffre net du revenu des canaux, déduction faite des remboursements	230,213 15
Excédent du coût de l'entretien et du service sur le revenu	$ 517,357 78

TABLEAU indiquant le nombre de navires et leur tonnage, passés par les canaux pendant l'exercice.

Nom du canal.	Nombre de passages de navires.	Tonnage.
Lachine	7,866	1,710,256
Soulanges	2,419	962,573
Cornwall	3,698	745,852
Pointe-Farran	1,493	316,504
Rapide-Plat	1,541	371,104
*Galops	5,688	736,891
Ecluse d'ascension, Galops, extrémité d'amont	1,748	365,916
Murray	839	251,536
Welland	768,460	644,679
Saut-Sainte-Marie	5,017	4,604,156
Sainte-Anne	883	105,703
†Carillon	43	1,599
Grenville	410	42,520
Chambly	3,323	296,702
Saint-Ours	419	75,643
Beauharnois	179	13,511
Rideau	3,372	171,030
Trent	2,923	108,417
Saint-Pierre	1,653	114,846

*NOTE.—Les 1,925 voyages, représentant 58,350 tonneaux, ont été faits par les remorqueurs des entrepreneurs.

†En sus des 43 passages de bateaux, représentant 1,599 tonneaux il y a eu 596 passages de radeaux, représentant 63,730 tonneaux.

TABLEAU indiquant les dates de clôture et d'ouverture des cauaux.

—	1902.	1903.
	Fermés.	Ouverts.
Lachine	6 déc	1er mai.
Soulanges	30 nov	1 "
Cornwall	11 déc	1 "
Pointe-Farran	10 "	1 "
Rapide-Plat	10 "	1 "
Galops	10 "	1 "
Murray	9 "	1er avril
Welland	16 "	13 "
Saut-Sainte-Marie	30 "	2 "
Sainte-Anne	30 nov	28 "
Carillon et Grenville	30 "	27 "
Chambly	30 "	1er mai.
Saint-Ours	30 "	8 avril.
Beauharnois	30 "	1er mai.
Rideau	26 " (Kingston)	1 "
	29 nov (Ottawa)	28 avril.
Trent	28 nov	2 "
Salnt-Pierre	8 janv	15 "

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Les subventions aux chemins de fer ont, comme par le passé, été votées de telle façon qu'il n'est pas possible d'indiquer le montant de la subvention en argent accordée, vu

que le montant de la subvention sera basé, dans plusieurs cas, sur le coût de chaque voie ferrée. Pour cette raison, il m'est de nouveau impossible cette année de donner le chiffre de chaque subvention disponible, mais j'indiquerai, comme ci-devant, le montant réellement payé, le nombre de milles de chemin de fer pour lequel une subvention accordée par mille était disponible le 1er juillet 1902, ainsi que le nombre de milles de chemin de fer pour lequel une subvention en argent par mille a été accordée et qui ont été construits jusqu'au 1er juillet 1903.

On trouvera également un relevé de la subvention en argent par année payée jusqu'au 1er juillet 1903, avec le nombre de milles construits; aussi un tableau indiquant les chemins de fer qui ont reçu de l'aide sous forme de concessions de terre.

Montant des subventions en argent, à tant par mille, payées au 1er juillet 1903	$24,755,097 51
Nombre de milles de chemin de fer pour lesquels la subvention en argent à tant par mille était payée le 1er juillet 1903	4,637 12
Montant de la subvention payée en argent jusqu'au 1er octobre 1903	24,888,617 51
Subvention en argent, à tant par année, payée jusqu'au 1er juillet 1903	3,612,400 00
Nombre de milles de chemin de fer subventionnés en argent, à tant par année, construits au 1er juillet 1903	252
*Nombre de milles de chemin de fer pour lesquels une aide sous forme de concessions de terre a été autorisée	2,409
*Nombre d'acres de terre dont la subvention a été autorisée pour venir en aide à la construction de chemins de fer	18,762,368

Les relevés qui précèdent ne comprennent pas les subventions en argent et en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique, au chemin de fer Canada-Central et au chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo.

Voici ce que les chemins de fer ont reçu en argent, savoir :—

Le chemin de fer Canadien du Pacifique (nombre de milles, 1,905)	$ 25,000,000
Le chemin de fer Canada-Central (nombre de milles, 120)	1,525,250
Le chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo (nombre de milles, 71)	750,000
Total	$ 27,275,220

En terres, comme suit :—	Acres.
Le chemin de fer Canadien du Pacifique	25,000,000
Le chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo	1,900,000
Total	26,900,000

* Ces item ne comprennent pas la subvention en terres accordée au chemin de fer Canadien du Pacifique pour sa ligne-mère, et qui se chiffrait par 18,206,986 acres.

COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ.

Le rapport du secrétaire du comité des chemins de fer du Conseil privé énumère les cas soumis au comité au cours des douze mois du 1er octobre 1902 au 1er octobre 1903. Il y a eu durant la période mentionnée quatorze assemblées du comité des chemins de fer, comme suit :—

28 octobre	1902.	19 mars	1903.
7 novembre	1902.	21 mai	1903.
11 novembre	1902.	23 juillet	1903.
19 décembre	1902.	30 juillet	1903.
6 janvier	1903.	12 septembre	1903.
3 février	1903.	22 septembre	1903.
4 mars	1903.	29 septembre	1903.

La nature des affaires soumises était :—

1. De permettre de pratiquer des passages au-dessus d'autres chemins de fer.
2. De permettre à un chemin de fer d'en croiser un autre.
3. De permettre à un chemin de fer de se raccorder à un autre.
4. De permettre à des chemins de fer de croiser des rues et chemins publics et de les suivre.
5. D'approuver le plan et l'emplacement projeté de ponts sur cours d'eau navigables.
6. De permettre de se servir des passages à niveau et raccordements avant l'installation des appareils d'enclanchement.
7. De permettre la construction de lignes d'embranchement.
8. D'accorder à un chemin de fer des droits de circulation sur un autre chemin de fer.
9. De protéger les rues et chemins croisés par des chemins de fer.
10. De permettre le changement d'emplacement des sections de chemins de fer.
11. D'approuver les règles et règlements des chemins de fer.
12. De permettre de fermer les rues et chemins et de les détourner.

STATISTIQUE DES CANAUX.

Cette statistique couvre l'exercice 1902 ; elle a été préparée par M. R. Devlin, le fonctionnaire chargé de la statistique des canaux.

TABLEAU donnant le nombre de tonnes de fret passant dans chaque canal, les péages perçus, et le nombre de voyages des vaisseaux passant dans chaque canal, pour l'année finissant le 31 décembre 1902 :—

Nom du canal.	Tonnes de marchandises passées par chaque canal.	Péages perçus.	Nombre de voyages des navires ou bateaux ayant passé par chaque canal.
		$	
Welland	665,387	98,601 50	1,568
Saint-Laurent	1,093,133	65,081 11	8,400
Chambly	379,442	22,713 31	3,791
Ottawa	444,682	24,852 37	1,906
Rideau	50,879	3,831 15	2,871
Saint-Pierre	73,538	3,034 14	1,671
Trent	41,690	1,328 98	2,550
Murray	35,178	1,060 80	830
Saut-Sainte-Marie	4,729,268	Gratuit.	5,044

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Je vous renverrai, pour les détails concernant les sujets traités dans ce rapport, aux rapports des fonctionnaires préposés aux chemins de fer et canaux de l'Etat, lesquels forment partie des annexes.

Voici le résumé des tableaux des chemins de fer à vapeur pour les exercices clos le 30 juin 1902 et le 30 juin 1903.

—	Etat comparatif.	
	30 juin 1902. Ch. de fer à vap. seulement.	30 juin 1903. Ch. de fer à vap. seulement.
	$	$
Milles de chemins de fer achevés (voie posée)	18,868	19,077
" voies de garage	2,829	2,953
" rails de fer, ligne-mère	107	101
" " d'acier "	18,761	18,976
" " " " (voie double)	647	695
Capital payé (y compris les quatre item suivants)	1,098,852,206	1,146,550,769
Subveutions (fédérales et provinciales) payées	185,182,371	189,874,202
Avances " " "	20,613,214	20,613,214
Souscriptions d'actions (provinciales)	300,000	300,000
Subventions municipales payées	16,465,604	16,551,044
Milles de chemins de fer en service	18,714	18,988
Recettes brutes	83,666,503	96,064,527
Frais de roulage	57,343,592	67,481,524
Recettes nettes	26,322,911	28,583,003
Nombre de voyageurs transportés	20,679,974	22,148,742
Tonnes de marchandises transportées	42,376,527	47,373,417
Trains-mille	55,729,856	60,382,920
Voyageurs tués	19	53
Nombre d'élévateurs à grains	275	296
" de passages à niveau gardés—chemins publics	205	221
" " " non gardés "	12,740	12,829
" viaducs au-dessus de la voie	452	468
" chemins publics sous les croisements	175	299
" passages à niveau d'autres chemins de fer	244	256
" raccordements avec " "	365	374
" " des embranchements	224	223
" locomotives, en propriété	2,344	2,488
" " louées	100	99
" wagons-lits et wagons-salons, en propriété	268	290
" " " loués	13	14
" voitures de 1re classe, en propriété	1,117	1,106
" " " louées	49	42
" " 2e classe et d'immigrants, en propriété	562	579
" " " " louées	11	11
" fourgons à bagage, wagons-p. et wagons-messag., en propriété	657	796
" " " " loués	24	22
" wagons frigorifiques, en propriété	786	979
" " " loués	271	242
" wagons à bestiaux et wagons fermés à march., en propriété	45,291	49,652
" " " " " loués	3,499	3,455
" " plate-forme découverte, en propriété	15,298	17,784
" " " " loués	536	501
" " houille et wagons à bascule, en propriété	7,500	7,356
" " " " loués	236	283
" fourgons de conducteurs, en propriété	1,118	1,107
" " " loués	24	122
" " à outils, en propriété	*1,009	*1,070
" " " loués	5	4
" chasse-neige, en propriété	308	308
" " loués	5	5
" flangers, en propriété	302	345
" " loués	2	2
Compris dans les précédents il y a :—		
Nombre de wagons munis de freins à air comprimé, en propriété	54,201	63,788
" " " loués	3,910	4,348
" " d'attelages automatiques, en propriété	62,456	71,964
" " " loués	4,426	4,572

*Y compris pelles à vapeur, sonnettes, wagons-réservoirs, wagons-magasins, wagon à gravier, wagons-pensions pour travailleurs, etc.

RESUMÉ des tableaux des chemins de fer à traction électrique pour les exercices terminés le 30 juin 1903.

	Etat comparatif.	
	30 juin 1902.	30 juin 1903.
Milles de chemins de fer achevés (rails posés)	558	759
" voies de garage	26	32
" rails en fer, ligne-mère	5	7
" rails en acier, ligne-mère	553	752
" " (voie double)	169	185
Capital payé (y compris les deux item suivants)	$41,593,064	$47,274,853
Bonis fédéraux payés	$60,800	$156,800
Subventions municipales payées	$173,000	$173,000
Milles en service	557	759
Recettes brutes	$6,486,438	$7,233,677
Frais d'exploitation	$3,802,855	$4,472,858
Recettes nettes	$2,683,583	$2,760,819
Nombre de voyageurs transportés	137,681,402	155,662,812
Tonnes de marchandises transportées	266,182	371,286
Trains-mille	35,833,841	38,028,529
Voyageurs tués	8	10
Nombre de passages à niveau gardés—chemins publics	9	7
" " non gardés—chemins publics	226	307
" viaducs au-dessus de la voie	16	16
" chemins publics passant sous la voie	9	11
" passages à niveau d'autres chemins de fer	89	89
" raccordements avec d'autres chemins de fer	37	42
" " des embranchements	8	13
Bâtiments des machines (force motrice à vapeur) en propriété	25	28
" " " loués	2	2
" " (force motrice hydraulique) en propriété	12	11
" " " loués	1	4
Nombre de wagons à moteurs—en propriété	1,900	*2,027
" wagons sans moteurs—en propriété	.....	6
" " loués	289	290
" voitures d'attelage, en propriété	2	.....
" " louées	2	1
" locomotives électriques—en propriété	.....	.....
" fourgons à bagage, wagons-poste et wag. à messag.—en propriété	13	11
" wagons à bestiaux et wagons fermés à marchandises	6	†15
" wagons à plate-forme—en propriété	65	70
" fourgons à outils—en propriété	11	16
" charrues à neige—en propriété	23	26
" balayeuses de neige—en propriété	63	71

* Trois sont des voitures de l'administration. † Y compris un fourgon de conducteur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

L'honorable H. R. EMMERSON,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

N° 1.

CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA,
BUREAU DU CHEF DE L'EXPLOITATION,
MONCTON, N.-B., 26 novembre 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre le rapport suivant sur le fonctionnement du chemin de fer Intercolonial pour l'exercice clos le 30 juin 1903.

Je joins à ce rapport ceux de l'ingénieur en chef sur les travaux imputés sur le compte du capital, du surintendant général et de l'ingénieur préposé à l'entretien sur les réparations et les réfections de la voie permanente, les bâtiments et constructions, et de l'inspecteur du service mécanique au sujet du matériel roulant ; aussi les relevés ci-dessous préparés par le comptable et trésorier en chef, savoir :—

N° 1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Frais de traction.
4. Dépenses des wagons.
5. Entretien de la voie et des travaux d'art.
6. Dépenses des gares.
7. Frais généraux.
8. Crédits spéciaux.
9. Compte des approvisionnements en général.
10. Bilan général.
11. Etat comparatif des moyennes.

La longueur des voies en service durant l'année est la même que l'année dernière, soit 1,314·67 milles.

Le 22 juin 1903, l'embranchement de la Rivière-Ouelle, de six milles et demi de longueur, allant de la station de la Rivière-Ouelle jusqu'au quai de Saint-Denis, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, a été livré à la circulation.

Cet embranchement a été construit pour rendre plus régulières, plus fréquentes, plus rapides et plus comfortables les communications entre la Malbaie et les autres places d'eau et villages de la rive nord du fleuve Saint-Laurent et les réseaux de chemins de fer du Canada et des Etats-Unis. La mise en service de cet embranchement qui se relie à un bac à vapeur subventionné par l'Etat a répondu à ces besoins dans le cours de la présente saison de navigation.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin de fer et de son équipement le 30 juin 1902, était de $68,310,619.55.

Les additions de l'année ont été les suivantes :—

Accroissement de commodités à Halifax	$ 75,040 56
Pose d'une double voie entre Windsor-Junction et Halifax	11,918 92
Améliorations à Rockingham	3,393 70
Accroissement de commodités à Stellarton	29,887 25

Amélioration de service du bac à vapeur au détroit de Canso	$ 16,606 08
Améliorations à la Pointe-Tupper	29,520 20
Accroissement de commodités à Sydney	40,609 42
Améliorations à Sydney-Nord	29,293 23
Accroissement de commodités à Pictou	12,155 10
Agrandissement de l'atelier de construction à Moncton	11,555 39
Agrandissem. de l'atelier de répar. des wagons, Moncton	17,924 64
Accroissement de commodités à Moncton	105,372 47
Accroissement de facilités à Saint-Jean	94,491 13
Station et hangar à marchandises, Rivière-à-l'Anguille	1,832 15
Cour pour les opérations des transports à la Rivière-du-Loup	25,774 72
Remises à locomotives, etc., Rivière-du-Loup	960 34
Accroissement de commodités à Lévis	55,922 76
Remise à locomotives, etc., à la jonction de la Chaudière	29,465 75
Gare à Nicolet	2,653 38
Construction d'un rameau de chemin de fer depuis la station de la Rivière-Ouelle jusqu'au quai sur le Saint-Laurent	72,970 05
Construction primitive	1,085 18
Murs de protection contre la mer	4,999 82
Pour renforcer les ponts	149,744 15
Nouveau tablier pour 6 travées du pont de Miramichi	98,392 94
Nouveau tablier sur le pont du bras n.-ouest de la Miramichi	120,028 45
Nouveau tablier pour le pont de Ristigouche	43,668 34
Rails d'acier et attaches	597,590 11
Garages supplémentaires le long de la ligne	41,638 04
Garages additionnels et accroissement de commodités le long de la voie	121,452 33
Nouveaux outils et machines pour les ateliers des locomotives et des wagons	9,280 24
Matériel roulant	254,694 38
Pour changer l'attelage des voitures à voyageurs	973 00
Pour poser des vestibules à des voitures à voyageurs	7,993 12
Pour poser des appareils à gaz Pintsch dans 10 voitures à voyageurs	7,062 89
Pour transformer les freins à air de voitures à voyageurs en freins à prompt effet et appliquer des signaux à air	1,284 66
Pour transformer les freins des locomotives en freins à prompt effet et appliquer des signaux à air	4,400 45
Freins pneumatiques à des wagons à marchandises	19,925 80
Pour échanger les barres d'attel. des wagons à marchandises	60,000 00
Chemin de fer de Prolongement-Est, Nouvelle-Ecosse, moitié des frais d'arbitres et de sténographes	3,952 62
Chemin de fer de Prolongement-Est, Nouveau-Brunswick, solde des intérêts sur la somme fixée par les arbitres	1,230 87
	$2,216,744 88
Formant au 30 juin 1903, une somme totale de	$70,527,364 43

Pour améliorer le service du bac à vapeur au détroit de Canso.

Cette dépense a été faite pour le dragage, la construction de logettes de protection au-dessus du mécanisme des ponts, et pour fournir et installer à bord du str. *Scotia* des cabestans additionnels, des réservoirs à eau, appareils de chauffage, etc.

Nouveaux outils et machines pour les ateliers des locomotives et de wagons.

Cette somme est destinée à l'achat de nouvelles machines pour la construction et la réparation des locomotives et des wagons.

Matériel roulant.

Le département a acheté dix grosses locomotives pour le service des marchandises, et aussi quatre-vingt-treize wagons fermés pour les marchandises, d'une capacité de 80,000 livres chacun.

Pour changer l'attelage des voitures à voyageurs.

Ces ouvrages sont en marche depuis plusieurs années, afin de rendre notre matériel roulant conforme à celui des autres chemins de fer canadiens et américains. L'attelage de quarante-quatre voitures a été aussi changé.

Pour poser des appareils à gaz Pintsch dans dix voitures à voyageurs.

Huit voitures ont été munies de cet appareil dans le cours de l'exercice.

Pour transformer les freins pneumatiques de voitures à voyageurs en freins à prompt effet et appliquer des signaux pneumatiques.

Ce changement de freins a été fait à soixante-dix-huit voitures, et l'on a installé des signaux à air à cinquante-cinq voitures.

Pour transformer les freins pneumatiques des locomotives en freins à prompt effet et appliquer des signaux pneumatiques.

Quarante-neuf locomotives ont été munies de signaux pneumatiques.

Freins pneumatiques aux wagons à marchandises.

Deux cent cinq wagons ont été munis, dans le cours de l'exercice, du frein pneumatique automatique Westinghouse à prompt effet.

Pour changer les barres d'attelage des wagons à marchandises.

L'attelage à chaînes et clavettes de sept cent cinquante-huit wagons a été changé pour l'attelage dit Master Car Builders.

Les explications relatives aux autres dépenses sur le compte du capital se trouvent dans le rapport de l'ingénieur en chef.

COMPTE DU REVENU.

Les produits bruts et les frais d'exploitation ponr l'exercice se comparent ainsi :—

Produits bruts	$6,324,323 72
Frais d'exploitation	6,196,653 19
Produits nets	$ 127,670 53

Les produits bruts se comparent ainsi avec ceux de l'exercice précédent :—

Pour 1902-3	$6,324,323 72
Pour 1901-2	5,671,385 91
Augmentation	$ 652,937 81

Les produits du service des voyageurs se comparent ainsi :—

Pour 1902-3	$1,927,616 97
Pour 1901-2	1,770,941 13
Augmentation	$ 156,975 84

Les produits du service des marchandises se comparent ainsi :—

Pour 1902-3	$4,128,255 00
Pour 1901-2	3,644,513 42
Augmentation	$ 483,741 58

Les produits du service des malles et des messageries se comparent ainsi :—

Pour 1902-3	$ 268,151 75
Pour 1901-2	255,931 36
Augmentation	12,220 39

Les produits par mille de voie ferrée se comparent ainsi :—

Pour 1902-3	$ 4,810 56
Pour 1901-2	4,313 92
Augmentation	$ 496 64

Les produits par train-mille se comparent ainsi :—

	Centins.
Pour 1902-3	99·66
Pour 1901-2	93·46

Le nombre de voyageurs transportés se compare ainsi :—

Pour 1902-3	2,404,230
Pour 1901-2	2,186,226
Augmentation	218,004

Sur cette augmentation 193,817 étaient des voyageurs de gares intermédiaires et 24,187 des voyageurs d'entier parcours.

Le poids des marchandises transportées se compare ainsi :—

	Tonnes.
Pour 1902-3	2,790,737
Pour 1901-2	2,385,816
Augmentation	404,921

L'augmentation des transports de gare en gare a été de 325,442 tonnes, et celle des transports d'entier parcours de 79,479 tonnes.

Le tableau suivant est un état comparatif de quelques-uns des principaux articles de commerce, indiquant la quantité transportée cette année et l'année dernière :—

Articles.	1901-02.	1902-03.	Augmentation.	Diminution.
Barils de farine	1,311,707	1,521,540	209,833	
Boisseaux de grain	2,959,761	3,392,252	432,491	
Bois de construction, en pieds de superficie	428,051,029	459,231,589	31,180,560	
Têtes de bétail vivant	98,495	127,060	28,565	
Houille, tonnes	571,214	750,076	178,862	
Produits fabriqués, tonnes	531,180	590,526	59,346	
Cordes de bois de chauffage	60,892	55,002		5,890
Tous autres articles, tonnes	418,729	493,225	74,496	

Il y a eu augmentation, comparativement à l'année dernière, dans la quantité des articles suivants, savoir :—Farines, son et autres produits de meunerie, grain, pommes de terre et autres légumes, beurre et fromage, bêtes à cornes, moutons et agneaux, veaux, bois d'œuvre, billes de bois, écorce pour tanneurs, bardeaux, houille, pierre, brique, chaux et ciment, sable, fer et autres métaux, poisson salé, poisson séché, huîtres et moules, sucre, mélasse, porc salé et frais, bœuf frais et cuir.

Il y a eu diminution dans la quantité des articles suivants :—Œufs, foin et paille, poisson frais, poisson en conserve, bœuf salé, peaux vertes et autres, chevaux, cochons, bois de construction de navires, poteaux de télégraphe, traverses de chemins de fer, bois de chauffage, bois de lambrissage, lattes et planches à palissades, extrait d'écorce de pruche.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se comparent ainsi avec ceux de l'année précédente :—

En 1902–3	$6,056,653 19
En 1901–2	5,434,563 30
Augmentation	$ 622,089 89

Les moyennes se comparent ainsi avec celles de l'année dernière :—

	Centins.
Par mille-locomotive :—	
En 1902–3	75·52
En 1901–2	71·17
Par mille-train :—	
En 1902–3	95·45
En 1901–2	89·56
Dépense par mille de chemin de fer :—	
En 1902–3	$ 4,606 97
En 1901–2	4,133 78

Le loyer payé à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, $140,000, n'est pas compris dans ce qui précède, vu que cela dérangerait la comparaison avec les années antérieures ; aucun article correspondant de dépenses relatif au coût d'aucune partie du chemin de fer n'ayant été inclus dans les frais d'exploitation antérieurement à 1898–99.

La voie permanente et les constructions et tous les travaux d'art du chemin de fer ont reçu les réparations nécessaires, et sont en bon état.

Le nombre de traverses renouvelées a été de 648,694. On a également renouvelé cent quarante-six groupes de traverses d'aiguilles.

On a ballasté de nouveau 64 milles de voie, en employant pour cela 96,231 verges cubes de gravier.

Les ponts, ponceaux, quais et bâtiments ont subi les réparations nécessaires.

Les clôtures ont été réparées, et on a construit 101 milles de clôtures neuves.

Les abris et clôtures contre la neige ont été réparés.

Le matériel roulant a subi les réparations nécessaires et est en bon état.

L'administration a acheté deux grosses locomotives et en a fait construire une aux ateliers du chemin de fer à Moncton pour remplacer un nombre égal de petites locomotives retirées du service.

Une voiture à voyageurs de première classe, deux fourgons de chefs de trains, vingt et un wagons à bestiaux, 277 wagons plateformes, deux wagons à houille et trois chasse-neige ont été construits pour remplacer un nombre égal de voitures et wagons retirés du service. Ces wagons à marchandises étaient d'une capacité bien supérieure à ceux qu'ils remplaçaient.

MATÉRIEL.

Valeur du matériel acheté	$ 2,563,090 36
Valeur du matériel utilisé	3,570,369 07
Valeur du vieux matériel vendu	311,148 73
Valeur du matériel en magasin à la fin de l'exercice :—	
Divers	$ 376,665 63
Combustible	163,679 90
Matériel de voie	269,131 08
Rails de fer et d'acier	108,465 12
Total	$ 917,941 73

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Dans le mois de mai 1903, des incendies de forêts ont détruit tous les bâtiments du chemin de fer aux stations de Moosepark, Forestdale et d'Aston-Junction, et aussi une certaine quantité de marchandises et des wagons à marchandises.

Dans le cours de l'année des crues de rivières ont emporté de petites parties de voie : près de la station de West-Bay-Road, le 16 août 1902 ; près du pont de West River, Pictou, le 5 décembre 1902, sur une longueur d'environ 1,200 pieds ; près du pont de la rivière Sutherland, le 8 décembre 1902, sur une longueur d'environ 1,000 pieds ; et à l'ouest de la station Folleigh le 17 décembre 1902, sur une longueur d'environ 25 pieds.

Dans tous ces cas les dommages n'ont pas été considérables et ont été promptement réparés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Administrateur général des chemins de fer de l'Etat.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,

Sous-ministre et ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux,

Ottawa, Ont.

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DU CAPITAL, exercice clos le 30 juin 1903.

		$ c.	$ c.			$ c.
1902. 30 juin....	Coût du chemin de fer Intercolonial, jusqu'à date.	.....	68,310,619 55	1902. 30 juin....	Par le gouvernement fédéral...	68,310,619 55
1903. 30 juin....	Dépense de l'exercice courant :—					
	Rails d'acier et attaches	597,590 11				
	Accroissement de commodités à Sydney	40,609 42				
	Construction primitive	1,085 18				
	Pour renforcer des ponts	149,744 15				
	Accroissement de commodités à Lévis	55,922 76				
	Nouvelles voies de garage le long de la ligne	41,638 04				
	Freins à air pour wagons à marchandises	19,925 80				
	Pour changer les attelages des voitures à voyageurs	973 00				
	Pour changer les barres d'attelage de wagons à marchandises.	60,000 00				
	Machines-outils neufs pour les atel. de const. de loc. et de wag.	9,280 24				
	Pour munir 10 voitures à voyageurs de l'app. à gaz Pintsch	7,062 89				
	Tablier neuf à six travées, pont de la Miramichi.	98,392 94				
	Matériel roulant	254,694 38				
	Murs de protection contre la mer	4,999 82				
	Accroissement de facilités à Stellarton	29,887 25				
	Tablier neuf au pont de la Ristigouche	43,668 34				
	Tablier neuf au pont de la Miramichi nord-ouest	120,028 45				
	Pour doubler la voie entre Windsor-Junction et Halifax.	11,918 92				
	Améliorations à la Pointe-Tupper	29,520 28				
	Cour pour la manutention du fret à la Rivière du-Loup	25,774 72				
	Pour transformer les freins à air de wagons à voyageurs en freins à prompt effet et appliquer des signaux à air	1,284 66				
	Pour transformer les freins à air de locomotives en freins à prompt effet et appliquer des signaux à air	4,400 45				
	Agrandissement de l'atelier de construction à Moncton	11,555 36				
	Agrandiss. de l'atelier de répar. des wag. à mar. à Moncton	17,924 64				
	Rem. à loc., at. des m., atel. de c. de w., mag., b. de la R. du-Loup	960 34				
	Remise à locomotives, etc., à Chaudière-Junction	29,465 75				
	Accroissement de facilités à Saint-Jean	94,491 13				
	Accroissement de facilités à Halifax	75,040 56				
	Voies de garage additionnelles et accroissement de facilités le long de la ligne	121,452 53				
	Accroissement de facilités à Pictou	12,155 10				
	Gare à Nicolet	2,653 38				
	Gare et hangar à marchandises, Rivière-à-L'Anguille	1,832 15				
	Amélioration à Sydney-Nord	29,293 23				
	Const. d'un rameau de ch. de fer depuis la stat. de l'Intercol. à la Rivière-Ouelle jusqu'au quai sur le Saint-Laurent	72,970 05				
	Accroissement de commodités à Moncton	105,372 47				

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

COMPTE DU CAPITAL, exercice clos le 30 juin 1903—*Fin.*

		$ c.	$ c.			$ c.
1903. 30 juin...	Améliorations à Rockingham	3,393 70				
	Pour améliorer le service du bac à vapeur au détroit de Canso	16,606 08				
	Pour munir de vestibules des voitures à voyageurs	7,993 12				
	Chemin de fer de Prolongement-Est, dans le Nouv.-Brunswick	1,230 87				
	Chemin de fer de Prolongement-Est dans la Nouvelle-Ecosse	3,952 62		1903. 30 juin...	Par le gouvernement fédéral	
			2,216,744 88			2,216,744 88
			70,527,364 43			70,527,364 43

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B., 30 juin 1903.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DU REVENU, exercice finissant le 30 juin 1903.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice finissant le 30 juin 1903.	Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice finissant le 30 juin 1903.
$ c.		$ c.	$ c.		$ c.
2,030,928 40	Traction, relevé n° 1.....	2,176,160 76	1,770,941 13	Voyageurs	1,927,916 97
1,119,461 86	Voitures " 2.....	1,338,857 68	3,644,513 42	Marchandises.....	4,128,255 00
1,155,891 66	Entret. de la voie et trav.,rel. n° 3	1,386,350 29	255,931 36	Malles et divers..	268,151 75
699,797 82	Gares, relevé n° 4	789,346 84			
445,227 50	Frais généraux, relevé n° 5.....	477,373 77			
5,451,307 24		6,168,089 34			
16,743 94	Circulation des voitures.....	111,436 15			
5,434,563 30		6,056,653 19			6,324,323 72
140,000 00		140,000 00			
5,574,563 30		6,196,653 19	5,671,385 91		
96,822 61	Solde.....	127,670 53			
5,671,385 91		6,324,323,72	5,671,385 91		6,324,323 72

E. et O. E,
MONCTON, N.-B., 30 juin 1903.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION.—(Relevé n° 1.)

Exercice précédent.	—	Exercice finissant le 30 juin 1903.
$ c.		$ c.
22,144 35	Appointem. de l'ing. mécan. en chef et des commis, dép. de bur. et de voyage...	17,061 86
486,976 72	Gages des mécaniciens, chauffeurs et mécaniciens....	513,160 91
1,044,047 42	Combustible....	1,111,725 32
27,150 23	Huile, suif, chiffons et menus articles.....	29,881 77
374,699 59	Réparations aux locomotives, aux tenders et à l'outillage.....	407,861 03
40,166 27	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.....	44.149 60
35,743 82	Divers.....	52,320 27
2 030,928 40		2,176,160 76

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B., 30 juin 1903.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses pour wagons—(Relevé n° 2).

Exercice précédent	—	Exercice finissant le 30 juin 1903.
$ c.		$ c.
117,332 16	Réparations aux voitures à voyageurs	152,672 78
31,193 78	" wagons-poste, à messageries et à bagage	33,002 79
304,035 58	" wagons à marchandises et aux fourgons de conducteurs	412,612 08
7,510 87	" chasse-neige et flangers	13,250 37
472,227 27	Salaires des conducteurs, des préposés aux bagages et des serre-freins	497,753 65
6,992 33	Huile et chiffons pour garniture	9,211 14
125,851 51	Menus approvisionnements et combustible	151,411 46
54,318 36	Divers	68,943 41
1,119,461 86		1,338,857 68

E. et O. E.,
Moncton, N.-B., 30 juin 1903.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Entretien de la voie et des travaux d'art.—(Relevé n° 3.)

Exercice précédent.	—	Exercice finissant le 30 juin 1903.
$ c.		$ c.
		6,796 26
6,847 94	Ingénieur en chef et ingénieurs, commis et dépenses de bureau et de voyage.	
491,693 27	Gages, réparations à la voie, aux clôtures et aux sémaphores, y compris les	591,742 85
	nouvelles voies d'évitement construites	185,746 44
69,441 83	Rails et attaches, y compris les nouvelles voies de garage construites	193,533 92
192,566 46	Traverses	
180,911 48	Bois de charpente, de construction, etc., pour réparer les ponts, les garde-	179,557 07
	bestiaux, les clôtures, abris contre la neige, etc	17,967 55
12,075 32	Réparations aux quais	
100,122 38	" aux bâtiments et quais, annexes et prolongements compris	97,894 01
17,612 25	" à l'outillage	19,985 12
80,982 47	Pour enlever la glace et la neige	89,480 70
3,638 26	Divers	3,846 37
1,155,891 66		1,386,350 29

E. et O. E.,
Moncton, N.-B., 30 juin 1903.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses des gares.—(Relevé n° 4.)

Exercice précédent.	——	Exercice finissant le 30 juin 1903.
$ c.		$ c.
567,462 64	Salaires et gages des chefs de gares, agents, commis, télégraphistes, préposés au bagage, directeurs de garage, aiguilleurs et journaliers	644,939 90
132,335 18	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais	144,406 94
699,797 82		789,346 84

E. et O. E.,
Moncton, N.-B., 30 juin 1903.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses générales.—(Relevé n° 5.)

Exercice précédent.	——	Exercice finissant le 30 juin 1903.
$ c.		$ c.
187,007 50	Gérant général, inspecteurs de district, directeurs de la circulation, agent général du transport des marchandises, agent général des voyageurs, commis, frais de bureau et dépenses de voyage	197,442 67
46,205 79	Comptable en chef et trésorier, auditeur du service, payeur, caissier, commis, frais de bureau et dépenses de voyage	50,091 96
28,391 04	Dommages-intérêts—personnes, animaux et marchandises	24,075 20
67,409 28	Passages d'eau	69,624 15
3,495 14	Dépenses pour lignes télégraphiq. (non compris le salaire des télégraphistes)	2,883 80
50,338 04	Divers—Impressions, publicité, etc.	64,978 03
62,380 71	Frais d'agences	67,761 29
445,227 50		476,857 10
.....	Pour payer à Ida E. Robertson et Mary E. Thompson	516 67
445,227 50		477,373 77

E. et O. E.,
Moncton, N.-B., 30 juin 1903.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Crédits spéciaux.—(Relevé n° 6.)

Exercice précédent.	Loyer de lignes affermées.	Exercice finissant le 30 juin 1903.
$ c.		$ c.
140,000 00	Loyer du chemin de fer Grand-Tronc—De la courbe de la Chaudière à la Chaudière et de Sainte-Rosalie à Montréal, y compris le pont Victoria et terminus à Montréal	140,000 00

E. et O. E.,
Moncton, N.-B., 30 juin 1903.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT. COMPTE DU MATÉRIEL EN GÉNÉRAL—Exercice finissant le 30 juin 1903. AV.

1902.		$ c.	$ c.	1903.		$ c.	$ c.
30 juin	Solde	.....	1,535,377 20	30 juin	Distributions pendant l'année.....	3,570,369 07	
					Vente de matériel, combustible, etc	33,949 51	
1903.					Vente de vieux matériel.....	277,199 22	
							3,881,517 80
30 juin	Achats pendant l'année.....	2,563,090 36					
	Dépenses d'autres divisions.	549,482 02					
	Main-d'œuvre, etc.....	135,115 73			Solde—		
	Bordereaux de paye des employés.	16,394 22			Matériaux ordinaires, y compris le combustible..	782,695 11	
			3,264,082 33		Rails et attaches en fer et en acier..	135,246 62	
							917,941 73
			4,799,459 53				4,799,459 53

E. et O. E.
MONCTON, N.-B., 30 juin 1903.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Compte du matériel en général—Exercice finissant le 30 juin 190 '.

Dt.		$ c.
Caisse		356 89
Gares		207,156 97
Loyers		6,174 21
Matériel en général—		
Matériel ordinaire, y compris combustible	$ 782,695 11	
Rails et attaches de fer et d'acier	135,246 62	
		917,941 73
Comptes des ministères—		
Milice et Défense	3,320 31	
Agriculture	7,577 18	
Postes	107 48	
		11,005 00
Ch. de fer Can. du Pacifique, matériel roulant		22,446 90
" Canada-Eastern—compte du transport	5,891 09	
" " compte général	8,978 67	
		14,869 76
" Can. du Pacifique—compte général	13,702 54	
" " (div. du N.-B.)—c. gén.	5,324 76	
		19,027 30
" Grand-Tronc—compte général	4,985 19	
" " compte du trafic	10,553 53	
		15,538 72
" Québec-Central		3,067 29
" des comtés de l'Ouest—compte génér.	15,893 35	
" " compte du traf.	64 57	
		15,957 92
Grand-livre du transport		18,934 43
Marchandises non réclamées		899 10
Ministère des chemins de fer et canaux, (compte d'approvision.)		234 60
Chemin de fer Caraquette		4,281 70
" Dominion-Atlantic		842 91
" Atlantique et Lac-Supérieur		5,940 84
" Boston et Maine		59 13
" N.-B. et I. P.-E		1,064 94
" Moncton et Bouctouche		169 79
" Vallée de la Tobique		2,739 25
" Kent-Northern		5,759 49
Imperial Tank Line		11 14
Chemin de fer Ristigouche et de l'Ouest		6 98
National Despatch Line		15 44
Chemin de fer Témiscouata		1,536 35
" de l'Ile du Prince-Edouard		90,436 24
" Pensylvanie		10 39
" Inverness et Richmond		12,292 24

Av.	$ c.
Par le gouvernement	1,560,158 32
Compte indéterminé	3,749 02
Chemin de fer de Chatham	0 07
" Canadien du Pacifique—compte du transport	13,268 48
Fonderie de Fraserville	978 41
Compagnie de construction de Québec	194 44
La Compagnie Elmsdale	1,190 18
Chemin de fer Salisbury et Harvey	46 07
Compagnie de navigation à vapeur de Charlottetown	151 97
Comptes individuels	1,580 46
	1,581,317 42

N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

BILAN GÉNÉRAL, exercice clos le 30 juin 1903—*Suite.*

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
Chemin de fer Vermont-Central	16 73		
" Grand-Tronc—indéterminé	98 75		
" du comté de Drummond	7,199 87		
" Wabash	30 61		
" Terre-Neuve	68 15		
Pennsylvania Co	9 50		
Chemin de fer Maine-Central	7 13		
" Midland de la Nouvelle-Ecoese	750 22		
" Québec-Sud	24,689 67		
" Central du Nouveau-Brunswick	41,136 62		
" New-York, N. H. et H	5 68		
" Cap-Breton	1,992 32		
" Lake-Shore et Mich.-S	14 53		
Great Northern Ry. of Canada	8 56		
Chemin de fer Ballston-Terminal	396 41		
" Delaware et Hudson	512 46		
" Boston et Albany	48 39		
Continental Fruit Express	9 50		
F. A. Cutting Car Co	1 25		
Chemin de fer Michigan-Central	25 00		
" Chicago et North-Western	10 54		
" Canada-Atlantique	621 75		
" Cincinnati, H. et D	2 70		
" Indiana, Illinois et I	0 95		
Dairy Shippers Despatch Line	2 82		
Armour Refrigerator Line	3 10		
Street's Western Stable Car Co	45 92		
American Refrigerator Transportation Co	5 39		
Chemin de fer Vallée de Lehigh	9 53		
" Erié	5 70		
Union Refrigerator Transportation Co	2 31		
Mather Horse and Stock Car Co	80 08		
Chemin de fer Minn., St-Paul et Saut-Ste-Marie	0 36		
" Wisconsin-Central	1 01		
Swift Refrigerator Line	1 39		
Chemin de fer Baltimore et Ohio	2 38		
" Chicago et Alton	1 92		
Anglo-American Refrigerator Line	2 21		
National Despatch—Great Eastern Line	47 30		
Vandalia Line	1 02		
Chemin de fer Cleveland, Cinn., C. et St-Louis	0 95		
" Philadelphie et Reading	5 69		
" Toronto, Hamilton et B.	0 35		

Chemin de fer Père-Marquette	1 66
" Illinois-Central	8 11
" Chicago, R.-I. et P.	1 03
" Missouri-Pacifique	12 25
Chicago, New-York and B. Refrigerator Line	7 45
Chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse	5 20
" Rutland	5 19
Ligne Great-Northern	9 50
Chemin de fer Cincinnati-Northern	0 53
" Atcheson, Topeka et S.-Fé	0 60
" New-York, Chicago et Saint-Louis	0 92
" Pittsburg et Lac-Erié	0 31
" Québec et Lac-Saint-Jean	3 45
" Evansville et Terre-Haute	0 65
" Northern et Western	1 88
" Pittsburg, Shawmut et U.	2 75
" Mobile et Ohio	2 03
Eastman Heater Car Co	0 60
Chemin de fer New-York-Central et H.-River	34 27
Canada-Atlantic and Plant Line	0 71
Chemin de fer Canada-Northern	0 96
" Southern	7 25
Sherbrooke Tank Line	10 15
Merchants Despatch Transportation Co	0 60
Chemin de fer Buffalo, Rochester et Pittsburg	0 54
International S.S. Co	2 69
Union Tank Line	1 64
Chemin de fer Philadelphia, W. et Balt.	0 67
" Elgin et Havelock	114 45
SS. *Admiral*	2,618 94
Cie de chemin de fer et de houille Cum	101 65
Cie de houille et de chemin de fer Can	152 80
Cie de messageries Canadienne	9,583 86
Cie houillère d'Acadie	338 53
" Intercoloniale	1,638 22
" Dominion	3,587 26
St. François Bridge Co	49 59
Western Union Telegraph Co	763 61
Visite royale	10,189 80
Cie d'acierie et de fer Dominion	9,295 54
Ateliers de locomotives Baldwin	181 10
SS. *Verda*	50 78
SS. *Lake Ontario*	17 04
Standard Car Truck Co	465 30
Cie d'aciérie et de houille de la Nouvelle-Ecosse	3,337 40
SS. *Scotia*	8,861 99
Elmsdale Brick Co	0 95
Atlantic Grindstone Co	26 84
Halifax Station, Labour	1,000 00
Engineering Contract Co	518 68

N° 10.—CHEMIN DE FFR INTERCOLONIAL—*Fin.*

BILAN GÉNÉRAL, exercice clos le 30 juin 1903—*Fin.*

		$ c.		$ c.
Laminoirs McDonnell		385 56		
Canadian Locomotive and Eng. Co		321 90		
Lake Superior Power Co		17,658 19		
N.B. Anchor Wire Fence Co		26 20		
Micmac Mining Co		317 84		
Montmagny Light and Pulp Co		1,768 46		
Cie de télégraphe Canadien du Pacifique		26 15		
Ligne Red Cross		3 54		
SS *Restigouche*		278 87		
Laminoirs Portland		149 79		
Ligne de steamers Allan		1,892 13		
Union Bearing Co		928 18		
Chemin de fer d'embranchement d'Elgin		726 10		
Usines Polson		273 25		
Ville de Dartmouth		32,000 00		
Cie de tramway de Saint-Jean		31 00		
Ontario Car and Foundry Co		1,276 00		
Remises détruites		788 81		
Goélette *Mary Jane*		71 30		
Chemin de fer Springhill et Parrsboro		3,161 99		
Laminoirs Coldbrook		1,967 41		
Chemin de fer Halifax et Cap-Breton		1,151 42		
Billets de banque n'ayant plus cours et en faillite		82 20		
SS. *Minto*		268 14		
Gare Trois-Pistoles	$ 97 37			
" Rivière-à-l'Anguille	32 61			
" Nauwigewank	3 00			
" Glengarry	5 00			
" Bloomfield	25 21			
" Coal-Branch	65 84			
" Weldford	55 00			
" Bic	22 00			
" Saint-Arsène	107 12			
" Sainte-Luce	80 00			
" Dalhousie	19 69			
" Valley	6 65			
" Iona	72 71			
" Ile-Verte	25 00			
" Kent-Junction	28 38			
" Jonction de Gloucester	78 87			
" Campbellton (marchandises)	25 00			
" Derby-Junction	231 04			

Sainte-Louise	"	0 66	
Nicolet	"	3 00	
Rivière-du-Loup (march.)	"	136 82	
Saint-Alexandre	"	25 90	
Red-Pine	"	20 00	
Rivière-du-Loup (billets)	"	16 00	
Newcastle	"	102 75	
Nappan	"	40 00	
Memramcook	"	7 54	
Saint-Jean (marchandises)	"	3,096 46	
Amherst (marchandises)	"	3 31	
Boisdale	"	7 80	
Sackville	"	10 17	
Wentworth	"	33 24	
Rockingham	"	27 47	
New-Glasgow	"	633 90	
Nash's-Creek	"	5 00	
Shédiac	"	34 70	
Eureka-Mills	"	13 56	
Halifax (marchandises)	"	887 49	
Athol	"	4 44	
			6,090 70
Total			1,581,317 42

Total	1,581,317 42

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B., 30 juin 1903.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTES INDIVIDUELS pour l'exercice clos le 30 juin 1903.

Dt.	$ c.	$ c.
Gray & Lawrence Bros Co.		6 75
F. E. Caine.		2,760 70
Rhodes, Curry et Cie		0 70
J. Morris et Cie		22 22
Ryan et McDonnell		3,736 29
T. A. S. Dewolf et Fils		9 51
M. J. O'Brien		4 45
M. Beattie et Fils		1 14
Robt. Reford Co.		7 43
Fraser Frères		106 88
J. Fisher		140 00
J. Barnes Construction Co		502 44
H. A. McKeown		150 00
J. W. C. McConnell		50 00
Geo. McDougall et Fils		1,466 00
L. R. Harrison		1,343 41
Pickford et Black		134 22
I. U. Pouliot		352 20
R. A. et J. Stewart		41 39
J. Richards et Fils		116 24
Wallace Ross		33 70
T. Cook et Fils		19 80
P. E. Gallant		173 36
A. Forbes		82 18
H. J. Cameron		1,679 07
J. J. McLeod		644 16
H. M. Hamilton		316 66
R. Hamilton		1,131 52
H. Atkinson		12 80
T. Atkinson		49 87
		15,095 09
Av.		
Dubs et Cie	98 63	
N. K. et M. Connolly	16,424 09	
McLean, Holt et Cie	152 83	16,675 55
		$1,580 46

N° 11.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT COMPARATIF des moyennes, exercice terminé le 30 juin 1903.

—	1902.	1903.
Longueur de la voie	1,314·67	1,314·67
Nombre de milles parcourus par les locomotives	7,636,113	8,019,320
" " convois	6,067,947	6,345,500
" " wagons	74,973,924	80,690,353
Recettes par mille pour chaque locomotive ... Cents.	73·74	78·86
" " de chemin de fer ... Dollars.	4,313 92	4,810 56
Rapport centésimal des recettes provenant des voyageurs aux recettes brutes	31·23	30·48
" " " marchandises "	64·26	65·28
" " " autres recettes "	4·51	4·24
Dépenses par mille parcouru par les locomotives :—		
Salaires des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs ... Cents.	6·38	6·40
Combustible "	13·67	13·86
Huile, suif, chiffons et menus articles "	·35	·37
Réparation des locomotives "	4·91	5·09
Eau et réparation des réservoirs "	·53	·55
Divers "	·47	·65
Total	26·31	26·92
Appoint. de l'ingénieur mécanicien en chef et dépenses de bureau et de voyage	·29	·21
	26·60	27·13
Traction—par mille parcouru par les locomotives ... Cents.	26·60	27·13
Dépenses des wagons " " "	14·66	16·70
Entretien de la voie et des trav. d'art—par mille parcouru par les locom. "	15·14	17·29
Dépenses des gares—par mille parcouru par les locomotives "	9·16	9·84
Dépenses générales " " "	5·83	5·95
	71·39	76·91
MOINS—Parcours des wagons	·22	1·39
Total	71·17	75·52
Loyer des lignes affermées	1·83	1·75
Total par mille parcouru par les locomotives	73·00	77·27
Traction—par mille parcouru par les convois ... Cents.	33·47	34·29
Dépenses des wagons " " "	18·45	21·10
Entretien de la voie et travaux d'art—par mille parcouru par les convois. "	19·04	21·85
Dépenses des gares—par mille parcouru par les convois "	11·53	12·44
Dépenses générales " " "	7·34	7·52
	89·83	97·20
MOINS—Parcours des wagons	·27	1·75
Total	89·56	95·45
Loyer des lignes affermées	2·31	2·20
Total par mille parcouru par les convois	91·87	97·65
Frais d'exploitation par mille de chemin de fer—		
Ordinaires	4,133 78	4,606 97
Loyer des lignes affermées	106 48	106 49
	$4,240 26	$4,713 46

T. WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

E. ET O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1903.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 23 septembre 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les dépenses à compte du capital pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Agrandissements à Halifax.

On a terminé le dragage et l'enlèvement de roches au terminus en eau profonde.

On a conclu l'achat du terrain originairement pris à l'emplacement de l'élévateur.

A l'exception de quelques petites choses encore inachevées, l'ouvrage fait à l'entreprise par Illsley et Horn pour l'amélioration de la station de North-Street, a été terminé.

Une nouvelle salle pour le service de la poste a été construite à la station de North-Street, et les quais en béton ont été prolongés à l'extrémité ouest du bâtiment, et l'on a posé un drain pour recevoir l'eau des toits.

Il a été installé dans la station un ascenseur électrique pour les bagages.

Un appareil de chauffage et de force motrice est en cours d'installation à l'extrémité du bâtiment en brique des marchandises pour chauffer la gare et les voitures, et aussi pour fournir la force motrice. Les fondations pour les chaudières, etc., sont en place. Des contrats ont été donnés pour une cheminée en acier et des chaudières de 300 chevaux-vapeur pour cet outillage, et on se prépare à en faire l'installation. Un égout a été posé jusqu'à celui de la ville.

Le hangar à farine à la gare de North-Street a été converti en une remise pour le nettoyage des voitures ; le mur du fond a été démoli et remplacé par des portes, et des voies posées à l'intérieur et à l'extérieur du bâtiment.

On a augmenté l'éclairage au moyen de fenêtres en pente sur le toit et des fenêtres ont remplacé les portes. Des quais en béton ont été posés dans la remise, dont le drainage a été arrangé.

Une quantité considérable de roche a été enlevée du mur de soutènement sur le chemin Campbell, et on a construit un mur en maçonnerie.

On a préparé un endroit pour les fournitures des voitures-dortoirs et construit une plate-forme pour nettoyer les tapis.

Deux nouvelles voies de garage ont été posées à l'ouest de la gare, et deux autres au hangar à farine. La cour a été remodelée. On a pris des mesures en vue de l'installation d'une plaque tournante de 75 pieds, mais elle n'est pas encore installée.

Doublement de la voie entre Windsor-Junction et Halifax.

Un contrat a été donné pour le nivellement, etc.: de 2½ milles de voie entre Richmond et Rockingham ; l'ouvrage fait sous ce contrat est bien avancé. Un bout de ligne a été construit à Lily-lake, pour prolonger une voie d'évitement existante.

Améliorations à Rockingham.

Une nouvelle gare a été construite à l'entreprise. Il a été fait un remplissage considérable à l'extrémité ouest de la station, et on a prolongé un aqueduc. Un nouveau quai a été construit.

Accroissement de facilités à Moncton.

Un contrat a été accordé pour la construction d'une allonge de 200 pieds sur 75 pieds à l'atelier des wagons, en brique ; ces ouvrages sont bien avancés.

La forge en brique a été allongée de 103½ pieds sur 62½ pieds, et on y a installé un nouvel outillage.

Une remise à fosses à piquer a été construite aux ateliers de construction et on y a installé l'outillage nécessaire.

Un contrat a été donné pour l'installation de l'outillage pour la manutention du charbon acheté l'an dernier, et l'ouvrage est en bonne voie de progrès.

On a acheté une bouilloire tubulaire pour fournir la force motrice aux ateliers de Moncton ; on est actuellement à la poser.

On a converti une partie de la vieille remise à locomotives en un atelier de ferblanterie.

On a remanié une partie de la cour.

Addition à l'atelier de construction à Moncton.

On a construit une addition de 30 pieds sur toute la longueur du bâtiment, et neuf fosses à piquer ont été agrandies pour l'usage des grosses locomotives.

Agrandissement de l'atelier de réparations des wagons à marchandises à Moncton.

On a donné à l'entreprise la construction d'une allonge de 345 x 78½ pieds à l'atelier des wagons à marchandises. On y travaille actuellement et l'ouvrage est bien avancé.

Agrandissements des installations à Saint-Jean.

On a enlevé une certaine quantité de roche de l'île Gilbert pour améliorer la cour.

On a payé le terrain et les réclamations d'indemnités se rattachant au terrain qu'on a pris pour les améliorations du Long quai.

On a placé sur un chevalet élevé un réservoir de la capacité de 100,000 gallons d'eau, et on est à poser jusqu'à ce réservoir un tuyau de service partant de la conduite de la ville sur le chemin de Marsh.

On a bâti une remise à bestiaux sur le quai du terminus en eau profonde (quai de délestage).

On a donné à l'entreprise, à l'île Gilbert, la construction d'une remise à locomotives à dix-huit compartiments, avec annexe, puits à eau chaude, etc. La moitié de l'ouvrage est terminée.

On a fait une quantité de nivellement, et on a posé des voies de garage additionnelles dans la nouvelle cour de l'île Gilbert.

Tablier neuf, pont nord-ouest de la Miramichi.

On a terminé l'ouvrage en fer commencé l'année dernière. Le pont est complètement renouvelé et de construction moderne.

Tablier neuf sur six travées, pont de la Miramichi.

Le pont sud-ouest de la rivière Miramichi est actuellement en voie de renouvellement ; les travées sont prêtes, et deux sont en cours de montage sur le terrain.

Gare et hangar à marchandises à la rivière à l'Anguille (Eel River).

On a terminé à la rivière à l'Anguille un bâtiment comprenant une gare et un hangar à marchandises. On a posé des sièges, etc., dans la gare.

Tablier neuf, pont de la Ristigouche.

On a donné à l'entreprise l'ouvrage en fer de ce pont, et on est actuellement occupé à le construire.

Cour à marchandises à la Rivière-du-Loup.

On a préparé l'emplacement d'une cour à l'est de la cour actuelle en enlevant une grande quantité de roche, et en nivelant le terrain. On a aussi pourvu à la pose de nouvelles voies de garage.

Remise à locomotives, atelier des machines, atelier des wagons, magasins, bureau à la Rivière-du-Loup.

On a fait l'arpentage et préparé des plans pour le terrain, et pour la nouvelle remise à locomotives, etc.

Constructiou d'un rameau depuis la gare du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-Ouelle jusqu'au quai sur le Saint-Laurent.

Cet embranchement a été livré à la circulation le 22 de juin. Le ballastage et les autres travaux d'achèvement sont en cours d'exécution. On s'occupe aussi de renforcer le quai Saint-Denis afin qu'il puisse porter les trains.

Accroissement de commodités à Lévis.

On a terminé la gare commencée dernièrement. On l'a meublée, munie de stores et de doubles fenêtres.

On a préparé des plans pour la nouvelle salle à bagages. On a bâti une salle à bagages provisoire. On a construit des quais provisoires. On a reçu des soumissions le 6 juin pour l'ouvrage en fer des quais couverts, et du pont au-dessus de la voie.

On a remanié la cour et construit des voies de garage additionnelles.

On a payé quelques-unes des réclamations d'indemnités pour le terrain qu'on a pris pour ces agrandissements.

Remise à locomotives, jonction de la Chaudière.

On a acheté un terrain additionnel. On a posé des tuyaux à eau de la rivière à la remise des locomotives, et fait un canal d'égout de la remise des locomotives à la rivière. On a donné à l'entreprise la construction d'une remise de locomotives à dix-huit compartiments, et les travaux progressent bien. On a fait du nivellement et posé des voies sur le terrain de la remise à locomotives. On a installé une plaque tournante de 75 pieds.

Gare à Nicolet.

On a construit à l'entreprise une nouvelle gare.

Accroissement de commodités à Stellarton.

On a remanié la cour, fait une certaine quantité de nivellement et posé quelques voies additionnelles. On a acheté un terrain pour agrandir la cour.

On a posé des tuyaux et leurs accessoires pour le service de l'eau.

Accroissement de commodités à Pictou.

On a posé des voies additionnelles. On a fait un mouillage neuf en draguant au quai. L'entreprise du quai et du hangar à marchandises est terminée.

Améliorations à Pointe-Tupper.

On a préparé un terrain pour une nouvelle cour à marchandises et pour une seconde voie principale dans la cour actuelle en abattant la côte de la Pointe-Tupper et en remplissant avec les déblais l'espace compris entre le quai et l'extrémité ouest de la cour. On a posé quelques nouvelles voies. On a acheté un petit morceau de terre et transporté les bâtiments pour faire ces améliorations.

Pour accroître les commodités à Sidney.

On a construit un bâtiment neuf pour servir de salle du bagage, etc. On a posé un certain nombre de voies et fait du nivellement. On a donné à l'entreprise la construction du nouveau hangar à marchandises de 204 x 45 pieds. Les travaux sont actuellement en voie d'exécution. On a fait un plancher en béton dans la remise à locomotives et dans la fosse de la plaque tournante. On a terminé le puits à eau chaude, construit les fondations d'un réservoir qui a été installé.

On a posé dans la remise à locomotives des tuyaux pour l'eau, l'air et la vapeur. On a fourni une certaine quantité de tuyaux et leurs accessoires pour le service de l'eau aux colonnes d'eau, etc., dans la cour. On a fait une certaine quantité de ballastage dans la cour, et on y a posé des voies.

Pour élever le pont de Sydney et Louisbourg au-dessus de l'Intercolonial.

La Dominion Coal Company n'a pas encore signé le contrat.

Anéliorations à Sydney-nord.

On a fait une allonge de 200 x 60 pieds au quai actuel en charpente, revêtu de bois créosoté. On a dragué les mouillages de chaque côté du quai pour l'usage des gros steamers.

Murs de protection contre la mer.

On a fait construire à l'entreprise des murs de protection contre la mer entre Bedford et Rockingham, et dans la division du Cap-Breton.

Construction primitive.

Les paiements suivants ont été effectués :—A R. R. McNeil pour une traverse de ferme ; au ministère des Affaires Indiennes pour un droit de circulation ; à Edward Keays pour un détournement d'eau ; à madame E. Veith pour un droit de circulation ; et aussi pour des dépenses d'hommes de loi se rattachant aux cas susdits et à d'autres.

Pour renforcer les ponts.

Les nouveaux ponts suivants ont été construits et mis en place cette année :—

Bathurst, 2 travées de 87 pieds, sur poutres en tôle d'une seule pièce ; Nash's-Creek, 1 travée de 87 pieds, sur poutres en tôle d'une seule pièce ; Grant's-Brook, 1 travée sur poutres en tôle d'une seule pièce ; Nigadoo, 1 travée de 87 pieds, sur poutres en tôle d'une seule pièce ; McKinnon's-Brook, 2 travées de 87 pieds en tôle d'acier ; New-Mills, 2 travées de 87 pieds en tôle de pont ; Sayabec, 1 travée de 87 pieds, en tôle d'une seule pièce ; Grand-Bic, 1 travée de 87 pieds en tôle de pont ; Louison-Brook, 1 travée de 65 pieds sur poutre en tôle ; Clark's-Brook, 1 travée de 65 pieds sur poutres en tôle d'acier ; Westchester, 1 travée de 66 pieds sur poutres en tôle d'une seule pièce ; Little-River, 1 travée de 66 pieds en tôle d'acier ; Elm-River, 3 travées de 66 pieds en tôle d'acier ; Gilmore's-Brook, 1 travée de 66 pieds en tôle d'acier ; Trois-Pistoles, 3 armatures de 108 pieds.

Les ponts suivants ont été reçus, mais n'ont pas été mis en place :—

Lydia-Brook, 2 travées de 25½ pieds ; traverse public de Scott, 1 travée de 30½ pieds ; Shubenacadie, 1 travée de 26½ ; Rawdon-River, 2 travées de 31½ pieds ; Darling's-Brook, 1 travée de 25½ pieds ; Quispamsis, 1 travée de 24½ pieds ; Ellis-Brook, 1 travée de 23 pieds ; Elmsdale, 1 travée de 21 pieds et 3 pouces ; Secord's, 1 travée de 20 pieds et 10 pouces ; Groom's Cove, 1 travée de 20 pieds et 6 pouces ; William's-Brook, 1 travée de 19 pieds et 3 pouces.

On a donné à l'entreprise les ponts suivants qui n'ont pas encore été installés :—

Rue Saint-Joseph, Pomquet, rivière Pollet, Creek à la Truite, Passekeag, Moosehorn, rue du Gouvernement, New-Glasgow, Under Crossing, Perkin's, Saint-François—à Drummondville.

Les ports suivants furent doublés cette année :—

Nepisiguit, 2 travées ; Trois-Pistoles, 2 travées : Petit-Métis ; I travée ; rivière Barnaby (2e passage), 1 travée ; rivière Barnaby (3e passage), 1 travée ; Beresford, 1 travée ; Kouchibougasis, 1 travée et Moffatt's, 7 travées—est en partie complété.

Des matériaux sont rendus à pieds d'œuvre pour doubler les ponts de Bartibogue Elm-Tree, Belledune, et Rimouski.

On a posé aux endroits suivants des voies d'évitement temporaires, pour l'utilité des ouvrages faits à ces ports, et on a porté au compte de ce crédit le coût de ce posage.

Pont Kouchibougasis, rivière Barnaby (2e traverse), Nigadoo, Beresford, Petit-Métis, Moffatt's.

On a modifié la maçonnerie aux ponts suivants, de manière à convenir aux ouvrages qu'on y a faits :—

Mill-Creek, Little-River, Grant's-Brook, Louison's-Brook, New-Mills, Nigadoo, McKinnon's-Brook, Gilmore's-Brook, Clark's-Brook, Grand-Bic.

On a construit deux nouvelles culées en béton au pont sur chevalets de Pomquet, et on a remplacé ces chevalets en bois par un remblai.

Voies de garage additionnelles le long de la ligne.

Au moyen de ce crédit on a construit ou prolongé les voies de garage suivantes :—

Nom.	Longueur actuelle.	Longueur prolongée.
Garage de Hampton	174	
Jonction de Painsec		1,028
Sussex—pour des fins militaires	1,350	
Boundary-Creek		2,100
Humphrey		3,416
Folleigh	3,740	
Jonction de Springhill		3,920
Dorchester	341	
College-Bridge	1,670	
Garage de Shubenacadie	147	
Adamsville		3,480
Saint-Octave	3,400	
Lac du Saumon	882	
Petit-Métis		1,389
McKenzie		628
Ile Verte		1,269
L'Anse à Giles		180
Saint-Cyrille		148
Sainte-Rosalie	294	

Les voies de garage suivantes ont été prolongées, ou l'ouvrage commencé l'année dernière a été complété tel que le ballastage, etc.—

Amherst, Wellington, Bedford, Milford, Brookfield, Stewiacke, Elmsdale, Haliburton, Catamount, Saint-Alexis, Price, Saint-Apollinaire et Drummondville.

Voies d'évitement additionnelles et accroissements de commodités le long de la ligne.

Au moyen de ce crédit on a construit ou prolongé les voies de garage suivantes :—

Nom.	Longueur actuelle.	Longueur prolongée.
Jubilee	294	
Apohaqui		566
Maccan	1,100	
Athol	2,300	
Nappan		2,917
Lac Lilly	1,744	
Jonction d'Oxford	225	
"	1,400	
Débarcadère de Pictou	410	
" "Y"		826
South-River	1,073	
Stellarton	502	
Trenton	360	
Sydney-nord	1,408	
Beaver-Cove	1,600	
Deux milles à l'ouest de Canaan	350	
Nash's-Creek		
Métapédia—hangar à marchandises		3,144
Saint-Pierre	2,165	
Montmagny		2,294
Rivière Ouelle, voie d'évitement transversale	2,900	
" 'Y'	310	
" garage	180	
" local	310	
Ville-Marie	380	
Sainte-Rosalie	1,930	

On a aussi prolongé les voies de garage suivantes, terminé l'ouvrage commencé l'année dernière, tel que le ballastage, etc. ;—

Anagance, Nauwigewauk, Wentworth, Jonction de Windsor, Rocky-Lake, Feronna Junction, Brown's-Point, Oxford, Pugwash, Sylvester, McCallum, Antigonish, Sydney-Nord, Nigadoo, Patterson, Rimouski, Saint-Laurent, Paradis, Saint-Charles, Bennett, Carmel, Sainte-Monique, Mitchell, Saint-Romuald, Nicolet, Belliveau, Eel-River. On a fait d'autres travaux à différents endroits à même ce crédit, savoir :—

Ball's-Creek, construction d'un quai de voyageurs.

Orangedale, construction d'un quai de chargement.

Mulgrave, construction d'un quai de chargement.

Antigonish, pose d'un drain pour la gare.

New-Glesgow, construction d'un nouveau quai de chargement d'une longueur de 340 pieds.

Westville, installation de la lumière électrique dans la gare.

Brown's-Point, construction d'une nouvelle gare, avec logement, nivellement de la cour, prolongement d'un ponceau, construction d'un quai de voyageurs.

Chisholm's Siding. achat d'un terrain pour l'élargissement de la tranchée afin de prolonger les voies d'évitement.

Dartmouth, installé à la gare une grue de chargement à pivot fixe.

Enfield, achat d'un terrain pour voies de garage.

Elmsdale, gare remodelée et construction d'un nouveau hangar à marchandises.

Milford, achat d'un terrain pour une nouvelle gare.

Shubénacadie, achat d'un terrain pour voies de garage.

Belmont, achat d'un terrain pour prolonger les voies de garage.

Jonction d'Oxford, hangar à march. déplacé, et construc. d'un quai de voyageurs.

Jonction d'Oxford, construction d'une remise pour le service de l'eau.

Jonction de Springhill, creusage d'un cendrier.

Maccan, installation d'une balance de 100 tonnes sur la voie.

Pointe-du-Chêne, puits creusé près de la gare.

Boundary Creek, construction d'une nouvelle gare et d'un quai de voyageurs.

Salisbury, puits creusé près de la gare.

River Glade, construction d'une nouvelle gare et d'un quai de voyageurs.

Penobsquis, service d'eau installé à la gare.

Sussex, tuyau à colonne d'eau installé, et service d'eau prolongé.

Riverside, construction d'une nouvelle gare.

Estmere, quai de voyageurs prolongé.

Coal Branch, puits creusé.

Campbellton, installation à la gare d'un appareil de chauffage à eau chaude.

Métapédia, nouvelle gare en voie de construction, la gare actuelle déplacée et en voie d'être convertie en un logement pour le chef de la gare ; hangar à marchandises déplacé, et la cour en voie de remaniement.

Millstream, ouvrage à la maison des cantonniers.

Saint-Octave, ouvrage à la gare.

Sainte-Flavie, creusage d'un puits pour le service de l'eau.

Cacouna, installation d'un auvant sur le quai des voyageurs de la gare.

" quai des voyageurs prolongé.

Old Lake Road, ouvrage fait à la gare.

Saint-Anaclet, ouvrage fait à la gare.

Saint-André, ouvrage fait au hangar à marchandises.

Saint-Philippe de Néri, ouvrage fait à la gare.

Jonction de Saint-Charles, améliorations à la gare ; hangar à marchandises prolongé.

Saint-Romuald, service d'eau installé a la gare.

Saint-Nicolas, puits creusé à la gare.

Laurier, puits creusé à la gare.

Forestdale, service d'eau prolongé.

Jonction de Aston, ouvrage fait au logement du cantonnier.

Sainte-Monique, terrain acheté pour servir à des voies de garage et à un quai de chargement.
Saint-Wenceslas, puits creusé à la gare.
Saint-Cyrille, puits creusé à la gare.
Saint-Germain, puits creusé à la gare.
Bagot, puits creusé à la gare.
Sainte-Rosalie, terrain acheté pour des voies de garage additionnelles.
" construc. d'un abri et posage d'un drain pour la balance sur la voie.
Beaumont, construction d'un abri.
Craig's-Road, quai de voyageurs construit.

On a installé de nouveaux sémaphores électriques aux gares suivantes :—

Assametquaghan (2).
Causapscal (2).
Amqui (2).
Little Metis.
Sainte-Flavie.
Bic (2).
Saint-Fabien.
Trois-Pistoles.
Rivière-Ouelle.
Montmagny.
Saint-Pierre.
Saint-François.
Saint-Michel.
Lévis (2).
Hadlow.
Chaudière.
Moose-Park (2).
Forestdale.
Mitchell.
Drummondville.
Sainte-Rosalie.
Saint-Henri.
Jonction de Sydney-Nord.
Pointe-Tupper.
Enfield.
Wentworth (2).
Maccan (2).
Aulac.
Sackville.
Evans.
Anagance.
Penobsquis.
Apohaqui.
Norton.
Quispamsis.
Rothesay (2).
Saint-Jean (2).
Nash's-Creek.
Eel-River.
Flatlands (2).
Millstream (2).

Rails d'acier et attaches.

On a remplacé pendant l'exercice des rails pesant 58 et 67 liv. par des rails pesant 80 et 110 iv. sur un parcours de 110.45 milles.

J'ail honneur d'être monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WM. B. MACKENZIE,
Ingénieur en chef.

D. POTTINGER, écr,
Gérant général du chemin de fer
du gouvernement, Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL,
MONCTON, N.-B., 15 septembre 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel de la division de la mécanique sur l'entretien de la voie et des ouvrages pour l'exercice clos le 30 juin 1903.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. E. PRICE,
Surintendant général.

M. D. POTTINGER, écr,
Administrateur des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DE L'ENTRETIEN,
MONCTON, N.-B., 16 septembre 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport de la division de l'entretien de la voie et des constructions pour l'exercice clos le 30 juin 1903.

VOIE.

On a enlevé pendant l'exercice sur un parcours de 37·24 milles les rails de 67 liv. et sur un parcours de 73·21 milles ceux de 58 liv., et on les a remplacés sur un parcours de 90·50 milles par des rails de 80 lbs., et sur un parcours de 19·95 milles par des rails de 110 liv.

TRAVERSES.

On a renouvelé pendant l'exercice 648,694 traverses ordinaires, et 146 groupes de traverses d'aiguilles.

BALLASTAGE.

83,916 verges cubes de ballastage de gravier, et 12,315 verges cubes de ballastage de cendres ont été répandues sur 67·15 milles de voie.

AIGUILLES ET SÉMAPHORES.

On a érigé ou prolongé des sémaphores de signaux électriques à longue distance aux stations suivantes :—

Jonction de Sydney-Nord, 1.
Pointe-Tupper est, 1.
Enfield est, 1.
Wentworth est, 1.
" ouest, 1.
Maccan est, 1.
" ouest, 1.
Aulac est, 1.
Evans est, 1.
Anagance ouest, 1.
Penobsqui est, 1.
Apohaqui ouest, 1.
Norton ouest, 1.
Quispamsis est, 1.
Rothesay est, 1.
" ouest, 1.

Sackville est, 1.
Saint-Jean, extérieur, 1.
Rivière-à-l'Anguille ouest, 1
Nashe's-Creek est, 1.
Flatlands est, 1.
" ouest, 1.
Millstream est, 1.
" ouest, 1.
Assametquaghan est, 1.
" ouest, 1.
Causapscal est, 1.
" ouest, 1.
Amqui est, 1
" ouest, 1.
Petit-Métis est, 1.
Sainte-Flavie est, 1.
Bic est, 1.
" ouest, 1.
Trois-Pistoles est, 1.
Saint-Jean, extérieur, 1.
Saint-Fabien est, 1.
Rivière-Ouelle est, 1.
Montmagny ouest, 1.
Saint-Pierre est, 1.
Saint-François est, 1.
Saint-Michel est, 1.
Lévis est, 1.
" ouest, 1.
Hadlow est, 1.
Chaudière ouest, 1.
Moose-Park est, 1.
" ouest, 1.
Forestdale ouest, 1.
Mitchell est, 1.
Drummondville est, 1.
" ouest, 1.
Saint-Rosalie est, 1.
Saint-Henri est, 1.

Cent soixante et quatre nouvelles aiguilles ont été posées dans les différentes divisions dans le cours de l'exercice.

De nouveaux signaux télégraphiques ont été installés aux stations suivantes.—Marshy-Hope, Woodburn, Elmsdale, Saint-Henri, Moffatts, Cedar-Hall, Campbellton, Nashe's-Creek.

Tous les autres sémaphores, aiguilles de croisement et signaux télégraphiques des gares sur la ligne ont été réparés où c'était nécessaire.

VOIES D'ÉVITEMENT.

On a construit au cours de l'exercice 215 milles de nouvelles voies d'évitement à différents endroits le long de la ligne.

CLÔTURE CONSTRUITE À L'ENTREPRISE.

On a construit pendant l'exercice 50·98 milles de clôture en fil métallique à différents endroits le long de la ligne.

On a construit 852 pieds de clôture en fil métallique Anchor en face du bureau principal à Moncton.

CLÔTURE CONSTRUITE PAR NOS PROPRES HOMMES.

On a construit 50·11 milles de clôture en fil métallique Page, 150 perches en treillis métallique, 123 perches en fil métallique barbelé, et 30 perches en latte et fil métallique à différents endroits le long de la ligne.

On a fait des réparations aux anciennes clôtures quand c'était nécessaire.

ABRIS CONTRE LA NEIGE ET CLÔTURES PARANEIGE.

On a construit pendant l'exercice :—806 perches de clôtures paraneige portatives, 70 perches de clôtures paraneige fixes, d'une hauteur de dix pieds.

On a fait des réparations aux abris contre la neige et aux clôtures paraneige où c'était nécessaire.

QUAIS ET CHEVALETS.

Réparations.

Moncton, quai public.
Pointe-du-Chêne, quai.
Dorchester, quai.
Halifax, jetées n°s 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 et 9.
Halifax, D.W.T., chevalet à charbon.
Halifax, pont à chevalet, embranchement de la fabrique de coton.
Embranchement de Darmouth, coffrage Motts.
Stewiacke, quai.
Pictou, coffrage.
Tatamagouche.
West-River, coffrage.
Pictou, quai.
Brown's-Point, coffrage.
Loch-Broom, coffrage.
Pirate-Harbour, coffrage.
Débarcadère de Pictou, coffrage.
Murphy's-Bridge, coffrage.
Jamesville, chevalet.
Walker's-Gulch, chevalet.
Ottawa-brook, chevalet.
Newcastle, quai.
Newcastle, chevalet à charbon.
Campbellton, chevalet à charbon.
Rivière-du-Loup, chevalet.
Lévis, quai de Chabot.
Lévis, coffrage.
Drummondville, chevalet à charbon.

NEW-YORK.

Rawdon-River, coffrage.
Halifax, poteau d'amarrage, jetée n° 2.
Stewiacke, tablier au pont.
Halifax, coffrage de la rue Nord.
Pictou, débarcadère entre le hangar à marchandises et les quais.
Pictou, quai prolongé.
James-River, dessus au chevalet.
Campbellton, chevalet sur l'éboulis au dépotoir Adam.

MODIFICATION.

Saint-Jean, quai de délestage.

PONTS ET PONCEAUX.

Réparations.

West-River, pont.
Elmsdale, pont.
Shubénacadie, pont au-dessus de la voie.
Ellis, pont.

Wellington, pont.
Christies, pont.
Trout-Creek, pont.
Miller, pont.
Harris-Millstream, pont.
Pollet, pont de la rivière.
Moose-Horn, pont.
Passakeag, pont.
Quispamsis, pont.
Pointe-du-Chêne, pont.
Saint-Jean, pont de la rue Wall.
Saint-Jean, pont-tournant.
Saint-Jean, pont de la rue Stanley.
Saint-Jean, pont de piétons de la rue Dorchester.
Lakeside, pont au-dessus de la voie.
Nappan, pont.
Salmon, pont de la rivière.
Breau's-Creek, pont.
Lindsay, pont du garage.
Darmouth, pont de piéton du bac du nord.
Darmouth, pont Mott.
Pont du port de Darmouth.
Middle, pont de la rivière.
Pirate-Harbour, pont.
Middle, pont de la rivière.
Merigomish-ouest, pont.
Tracadie, pont.
Grand-Narrows, pont.
Pont de la rivière George.
Cleveland, pont.
Mill-Brook, pont.
Miramichi, nord-ouest, pont.
Miramichi, sud-ouest, pont.
Barnaby, pont de la 1re traverse de la rivière.
Barnaby, pont de la 2me traverse de la rivière.
Barnaby, pont de la 3me traverse de la rivière.
Barnaby, pont de la 5me traverse de la rivière.
Kouchibouguacis, pont.
Richibouctou, pont de la rivière.
Rogersville, pont au-dessus de la voie.
Cocagne, pont de la rivière.
Bouctouche, nord et sud, ponts.
Bathurst, passage sous la voie.
Hachey, pont au-dessus de la voie.
Jonction de Derby, pont au-dessus de la voie.
Jonction de Gloucester, pont au-dessus de la voie.
Gilmore, pont.
Trois-Pistoles, pont.
Rimouski, pont.
Montmagny, pont.
Saint-Charles, pont.
Boyer, pont de la rivière.
Drummondville, pont.
Mulgrave, ponceau en cèdre.
Brierly-Brook, ponceau.

West-Bay, ponceau du chemin public.
McKinnon, ponceau de.
Ottawa-brook, ponceau.
Sydney-nord, ponceau de l'embranchement.
Gillis'-Cove, ponceau.
Rockingham, ponceau.
Wallace, ponceau.
Major, ponceau du garage.
Doran, ponceau.
Crocker's-Brook, ponceau.
Bryenton, ponceau.
Foran, ponceau.
Cliff, ponceau.
Parker, ponceau.
Barnaby, ponceau de la rivière
Jonction de Derby, est, 3 ponceaux.
Millerton, est, ponceau.
Clancy, ponceau.
Acadiaville, est, ponceau.
Kouchibouguac, ponceau arqué de la rivière.
Brown, ponceau de garage.
Jonction de Kent, est, 5 ponceaux.
Jointoyer la maçonnerie de 16 ponceaux.
Petite-Roche, ponceau.
Assametquaghan, ponceau.
Kempt, ponceau.
Métapédia, ponceau.
Saint-Moïse, ponceeu.
Millstream, ponceau.
Saint-Arsène, ponceau.
Ile-Verte, ponceau.
Sainte-Flavie, ponceau.
Rimouski, ponceau.
Rivière-du-Loup, ponceau.
Saint-Simon, ponceau.
Sainte-Luce, ponceau.
Saint-Anaclet, ponceau.
Montmagny, ponceau.
Jonction de la Chaudière, ponceau.
Saint-Romuald, ponceau.
Saint-Germain, ponceau.
Chaudière, ponceau.
Sainte-Apollinaire, ponceau.
Forestdale, ponceau.
Jonction d'Aston, ponceau.
Saint-Nicolas, ponceau.
Saint-Léonard, ponceau.
Nicolet, ponceau de l'embranchement.
Sainte-Rosalie, est, pouceau.
Sainte-Rosalie, est, ponceau en pierre.
Sainte-Rosalie, ponceau.
Moncton, aboteau du creek Jonathan.
Stellarton, cendrier.

NEW-YORK.

Stewiacke, tablier au pont.
Scotsburn, pont de la ballastière.
Pirate Harbour, trottoir du pont.
Pirate Harbour, protection, main-courante au pont du grand chemin.
Daveluyville, trottoir sur le pont.
Nappan, ponceau 50′ de long sur 3′ x 5′.
Débarcadère de Pictou, ponceau.
Débarcadère de Pictou, ponceaux 'Y', nos 1, 2 et 3.
Iona, ponceau.
Sainte-Anne, ponceau découvert.
Jonction d'Aston, ponceau de l'ouest.
Mitchell, ponceau.
Drummondville, ponceau.
Stellarton, cendrier.
Moncton, construction d'un nouvel aboteau en arrière de la rotonde.

MAÇONNERIE.

Réparations.

Harris-Mill-brook, pont.
Hall's-Creek, pont.
Portage-Pit, deux ponceaux.
Entre Portage et Anagance, 3 ponceaux fermés.
Portage, à l'ouest, 3 ponceau fermés.
Penobsquis, ouest, deux ponceaux fermés.
Penobsquis, ponceaux doubles fermés.
Saint-Jean, pont de la rue Mill.
Dorchester, ponceau découvert du chemin.
Truro, jointoiement du ponceau découvert.
DeBert, ponceau découvert.
Sackville, fondation d'une balance sur la voie.
Fort-Lawrence, pont au-dessus de la voie.
Musquash, pont.
Maccan, balance sur la voie.
Maccan, ponceau fermé.
Nappan, est, deux ponceaux.
Section 36, onze ponceaux.
Calhoun, pont.
Jonction de Painsec, est, trois ponceaux.
Meadow Brook, pont.
Amherst, passage souterrain.
Londonderry, pont au-dessus de la voie.
Rockingham, ponceau.
Fosses à bestiaux entre Richmond et Fairview.
Birch-Cove, deux ponceaux.
Bedford, pont.
Bedford, ponceau.
Graham's culvert, ponceau à l'ouest.
Riverton, ponceau à l'est du garage.
Valley, pont de Christie.
Wellington, pont du canal.
Enfield, est, ponceau.

Enfield, ouest, ponceau.
Murray, culées de la traverse à niveau.
Richmond, ponceau de la cour.
Wellington, fosse à bestiaux.
Rawdon, pont de la rivière.
Rawdon, ponceau de la rivière.
Stewiacke, est, ponceau.
Elmsdale, est, ponceau.
Hilden, ouest, pont.
Brookfield, pont.
Stewiacke, ouest, pont.
Dewar, pont à l'est du garage.
Wallace, ponceau du pont.
West, pont de la rivière.
Asphelt, ponceau.
Stellarton, ponceau.
Pont de la rivière des Français.
Pont Mulgrave.
Pont du moulin Dewar.
Pont Pomquet.
Pont au-dessus du barrage, Orangedale.
Ponceau arqué, Trenton.
Ponceau, New-Glasgow.
Ponceau, débarcadère de Pictou.
New-Glasgow-est, ponceau Chapelle.
Dowling's-Gulch-ouest, ponceau.
Rivière des Habitants, pont.
Cumming, ponceau à la ballastière.
Beaver-Brook, pont.
Orangedale, pont.
Leithes'-Creek, pont.
Pont de la rivière Sydney.
Ball's-creek, pont.
Grand-Narrows, pont.
Pont McDonald, un demi-mille à l'est du pont de la rivière des Habitants.
Harcourt est, six ponceaux.
Richibouctou, pont de la rivière.
Cocaigne sud, pont.
Canaan est, ponceau fermé n° 2.
" " " 3.
" " " 4.
" " " 5.
" " " 9.
" " " 12.
" " " 13.
" " " 14.
" " " 15.
" " " 16.

Ponts nord-ouest et sud-ouest de la Miramichi.

Embranchement sud, pont de l'embranchement du charbon.

Canaan, ponceau arqué de la rivière.

Bouctouche, ponceau fermé à l'est de la rivière.

Bouctouche, pont de la rivière.

Canaan, ponceau.

Embranchement est du charbon, trois ponceaux.

Richibouctou, ponceau à l'est de la rivière.
Harcourt, pont.
Richibouctou, pont.
Harcourt est, cinq ponceaux.
Jonction de Kent est, quatre ponceaux.
Kouchibouguacis, pont de la rivière.
Kouchibouguacis, ponceau arqué de la rivière.
Adamsville, ponceau à l'est du garage.
Rogersville, ponceau.
Barnaby, ponceau de la cinquième traverse de la rivière.
Barnaby, pont de la troisième traverse de la rivière.
Barnaby, pont à droite de l'embranchement.
Millerton, ponceau à l'est de la gare.
Jonction de Derby est, trois ponceaux.
Jonction de Derby, pont au-dessus de la voie.
Barnaby, pont de la rivière.
Barnaby, ponceau de la rivière.
Campbellton est, section 72, 15 ponceaux, n°s 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20.
Campbellton, ponceau.
Campbellton, fondation d'une grue.
Section 71, 23 ponceaux, n°s 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 37 et 38.
Section 70, 11 ponceaux, n°s 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12 et 13.
Section 69, 8 ponceaux, n°s 1, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13.
Charlo, jetées du pont au-dessus de la voie.
Section 61, 16 ponceaux.
Section 62, 10 ponceaux, n°s 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14.
Bathurst, pont.
Bathurst, traverse au-dessus de la voie.
Trois-Pistoles, pont.
Sainte-Flavie, fondation d'une balance sur la voie.
Sainte-Flavie, cendrier.
Hadlow, cendrier
Saint-Ignace, ponceau.
Chaudière, traverse de ferme.
Sainte-Anne, ponceau.
Chaudière est, ponceau arqué.
Saint-Romuald ouest, ponceau.
Vieux chemin du lac, est, ponceau.
Sainte-Rosalie, ponceau.
Saint-Apollinaire, ponceau.
Drummondville, ponceau.
Saint-Léonard, pont.

NEW-YORK.

Portage-Pit, ponceau.
Jonction d'Oxford, château d'eau.
Sainte-Rosalie, fondation d'une balance.

Changements.

Fairview, ponceau.
Glengarry, extrémité est de la cour, changement du ponceau découvert en un ponceau fermé.
Wellington, est, changement du ponceau découvert en un ponceau fermé.
Truro, est, changement du ponceau découvert en un ponceau fermé.

PEINTURAGE.

Trout-creek, pont.
Milner, pont.
Rivière-Nepisequit, pont, armature à fermes, six travées.
Rivière-Little, pont.
Rivière-Middle, pont.

ÉDIFICES ET QUAIS.

Réparations.

Saint-Jean, rotonde.
Rothesay, quai.
Norton, quai.
Sussex, quai.
Cottages du gouvernement à Moncton.
Moncton, quai de la halle de transbordement.
Cold-Brook, gare.
Saint-Jean, gare.
Torryburn, gare.
Moncton, de l'inspecteur général.
Moncton, plancher de la rotonde.
Humphrey's, quai à marchandises.
Salisbury, halles aux marchandises.
Petitcodiac, quai.
Apohaqui, gare.
Quispamsis, gare.
Saint-Jean, plaque tournante.
Sussex, gare.
Nauwigewauk, gare.
Hampton, gare.
Saint-Jean, salle des bagages.
Saint-Jean, remise à houille.
Brookville, quai.
Sussex, remise à locomotive.
Monctou, remise à bestiaux.
Petitcodiac, halle des marchandises et de la force motrice.
Jonction de Bouctouche, tour à signaux.
Pointe-du-Chêne, rotonde.
Saint-Jean, atelier des bouilloires.
Saint-Jean, atelier de construction.
Bloomfield, gare.
Penobsquis, parc à bestiaux.
Moncton, bâtiment des outils.
Moncton, couverture à la rotonde.
Moncton, plancher à l'atelier de construction.
Moncton, remise du nettoyage des wagons.
Saint-Jean, chevalet à charbon.
Saint-Jean, hangar à farine.
Sussex, halles aux marchandises.
Armstrong's, quai.
Saint-Jean, Robinson House, rue Lombard.
Saint-Jean, abat-jour de la gare.
Moncton, atelier des machines.
Moncton, cottage du gouvernement n° 8.

Apohaqui, traverse du chemin principal.
Saint-Jean, remise n° 7.
Saint-Jean, remise n° 9.
Saint-Jean, trucks pour les bagages.
Lakeside, quai.
Bloomfield, quai.
Sussex, quai.
Moncton, plancher de l'atelier de construction.
Moncton, trottoir en face du bureau principal.
Moncton, bâtiment de la vieille gare.
Moncton, plancher de l'atelier des machines.
Moncton, gare et quai de chargement.
Saint-Jean, traverse de la rue Mill.
Saint-Jean, cave du bureau des marchandises
Dochester, quai.
Memramcock, quai.
Debert, quai.
Greenville, quai.
Westville, gare.
Meadow-Brook, quai.
Amherst, couverture à la forge.
Jonction de Painsec, logement pour le chef de la gare.
Aulac, gare.
Sackville, gare.
Wentworth, gare.
Thomson, gare.
Jonction de Springhill, remise à locomotives.
Dorchester, gare.
Upper Dochester, gare, logement.
Jonction de Oxford, château d'eau.
Jonction de Springhill, charbonnier.
Jonction de Painsec, gare.
Amherst, gare.
Amherst, quai.
Sackville, quai.
Calhouns, gare.
Halifax, remise en brique n° 1.
Halifax, remises n°s 2 et 4.
Halifax, remise n° 6.
Halifax, couverture à la forge.
Halifax, logement.
Halifax, logement.
Halifax, hangar à charbon.
Halifax, D.A.R , quai de chargement.
Milford, quai.
Shubenacadie, quai à marchandises.
Truro, forge.
Truro, gare.
Hopewell, gare.
Halifax, vieux magasin de farine.
Halifax, plancher de l'atelier des magasins.
Halifax, plancher de la rotonde.
Halifax, couverture de la gare de la rue nord.
Rockingham, quai.
Elmsdale, quai.

Valley, gare.
Halifax, hangar n° 3.
Halifax, remise pour les bestiaux.
Halifax, tour du surveillant.
Windsor-Junction, réservoir.
Elmsdale, quai de chargement.
Garage de Dewar, quai.
Hopewell, quai.
Ferrona-Junction, quai.
Halifax, salle aux bagages.
Scotsburn, quai de chargement.
Oxford-Junction, remise à charbon.
Pictou, quai de la gare.
Pictou, quai de chargement.
Meadowville, quai de la gare.
River-John, parc à bestiaux.
River-John, quai de la gare.
Pictou, vieille halle aux marchandises.
Malagash, gare.
Pugwash-Junction, parc à bestiaux.
Pictou, remise aux locomotives.
Pugwash, gare.
Pictou, balance dans la vieille halle aux marchandises.
Scotch-Hill, toit de la gare.
Scotsburn, quai de la gare.
Pictou, tablier du quai.
Tatagouche, gare.
Pictou, glacière.
Mulgrave, halle aux marchandises.
Pirate-Harbour, remise à charbon.
Antigonish, salle d'attente de la gare.
Antigonish, bureau de la gare.
James-River, gare.
Pirate-Harbour, remise à charbon.
Mulgrave, quai de la gare.
Trenton, quai de la gare.
New-Glasgow, quai de la gare.
Stellarton, quai de la gare.
Pictou-Landing, quai de la gare.
Heatherton, quai de la gare.
Heatherton, parc aux bestiaux.
New-Glasgow, halle aux marchandises.
Gare de Dewar, quai.
Marshy-Hope, quai.
New-Glasgow, quai de chargement.
Mulgrave, rotonde à locomotives.
Gare au débarcadère de Pictou.
New-Glasgow, gare.
Trenton, gare.
Stellarton, gare.
Mulgrave, bureau de l'ingénieur.
Antigonish, gare.
Stellarton, forge.
West-Merigomish, gare.

Mulgrave, usine de force motrice.
Merigonish, salle aux bagages.
Mulgrave, salle aux bagages.
River-Denys, remise à charbon.
Ottawa-Brook, abri.
Georges-River, gare.
North-Sydney-Junction, quai.
Leitche's-Creek, quai.
Shénacadie, gare.
Orangedale, quai.
North-Sydney-Junction, halle aux bagages.
Barachois, abri.
Sydney, halle aux marchandises.
Sydney, quai.
Shénacadie, quai.
West-Bay-Road, quai.
Pointe-Tupper, halle aux bagages.
Pointe-Tupper, rotonde aux locomotives.
Hawkesbury, gare.
West-Bay, parc aux bestiaux au chemin de.
River-Denys, parc aux bestiaux.
Orangedale, parc aux bestiaux.
Iona, parc aux bestiaux.
North-Sydney, parc aux bestiaux.
Derby-Junction, gare.
Derby-Junction, quai.
Indiantown, remise aux locomotives.
Indiantown, quai.
Indiantown, gare.
Millerton, quai.
Harcourt, quai de la gare.
Harcourt, gare.
Harcourt, logement du chef de gare.
Newcastle, quai de la halle aux marchandises.
Newcastle, maison pour le gazomètre.
Newcastle, plaque tournante.
Newcastle, hangar à charbon.
Newcastle, remises pour les wagonnets et le charbon.
Kent-Junction, gare.
Rogersville, gare.
Chatham-Junction, halle aux marchandises.
Kent-Junction, quai de la gare.
Chatham-Junction, trucks à bagages.
Newcastle, gare.
Chatham-Junction, quai.
Dalhousie, quai de la gare.
Dalhousie-Junction, toit de la halle aux marchandises.
Beaver-Brook, gare de, cuisine.
Charlo, gare.
Nashes-Creek, gare.
Petite Roche, gare.
Bathurst, château d'eau.
Beaver-Brook, gare.
Petite-Roche, logement du chef de gare.
Bathurst, halle aux marchandises.

Bartibogue, gare.
Red-Pine, gare.
Eel-River, gare.
Dalhousie-Junction, réservoir.
Charlo, quai.
Jacquet-River, quai.
Beresford, gare.
Bathurst, quai des marchandises.
Gloucester-Junction, gare.
Gloucester-Junction, plateforme de gare.
Gloucester-Junction, remise à charbon.
Charlo, réservoir.
Green-Point, gare.
Dalhousie, gare.
Dalhousie, halle aux marchandises.
Petit-Métis, quai.
Saint-Octave, quai.
Saint-Moïse, quai de la gare.
Saint-Moïse, vitrage des fenêtres de la gare.
Saint Moïse, maison du cantonnier-chef.
Sayabec, gare.
Campbellton, remise aux locomotives.
Campbellton, wagon-dortoir.
Campbellton, bureau du surintendant.
Campbellton, wagons à plateforme
Campbellton, salle d'attente pour messieurs.
Campbellton, glacière.
Campbellton, cendrier.
Campbellton, gare.
Campbellton, halle aux marchandises.
Campbellton, remise à charbon.
Campbellton, rotonde.
Campbellton, bureau du chef du mouvement des marchandises.
Campbellton, cabinet de toilette pour dames.
Campbellton, salle des bagages.
Campbellton, glissoir à charbon.
Campbelltown, cabinet de toilette pour messieurs.
Cedar-Hall, halle aux marchandises.
Métis, gare.
Moffatts, fondations de la gare.
Saint-Alexis, fondations de la gare.
Millstream, gare.
Sayabec, gare.
Métapédia, abri contre la neige, ouest.
Métis, abri contre la neige.
Flatlands, gare.
Assametquaghan, gare.
Amqui, gare.
Saint-Octave, gare.
Saint-Alexis, gare.
Kempt, gare.
Cedar-Hall, gare.
Cedar-Hall, logement du cantonnier-chef.
Amqui, cuisine

Métapédia, abri contre la neige, est.
Métapédia, réservoir.
Saint-Octave, halle aux marchandises.
Saint-Octave, quai de la gare
Saint-Octave, logement du cantonnier-che .
Millstream, logement du chef de gare.
Millstream, logement du cantonnier-chef.
Millstream, réservoir.
Millstream, gare.
Salmon-Lake, quai.
Métapédia, quai.
Rivière-du-Loup, quai.
Rivière-du-Loup, toit de la gare.
Saint-Eloi, gare.
Saint-Eloi, quai de la gare.
Bic, gare, drainage.
Bic, gare.
Rivière-du-Loup, rotonde aux locomotives.
Ile-Verte, quai.
Sainte-Flavie, gare, vitrage des fenêtres.
Rivière-du-Loup, salle des bagages.
Sainte-Flavie, remise à charbon.
Saint-Fabien, gare.
Sacré-Cœur, gare.
Cacouna, gare.
Rivière-du-Loup, halle aux marchandises.
Rivière-du-Loup, plaque tournante.
Saint-Arsène, quai de la gare
Saint-Arsène, gare.
Cacouna, quai.
Bic, halle aux marchandises.
Lévis, quai de voyageurs.
Québec, toit de la salle aux bagages.
Saint-François, gare.
Old-Lake-Road, quai.
Quai des voyageurs à la Courbe de la Chaudière.
Lévis, logement du chef de gare.
Montmagny, quai des voyageurs.
Saint-Pierre, quai des voyageurs.
Saint-Henri, quai des voyageurs.
Cap-Saint-Ignace, quai de chargement.
Chaudière, Jonction de la, halle aux marchandises.
Saint-Pascal, Jonction de, halle aux marchandises.
Toit de logement à la Courbe de la Chaudière.
Hadlow, remise à charbon.
Lévis, halle aux marchandises.
Lévis, bâtiment de l'électricité.
Harlaka, abris contre la neige.
Charlo, remise à charbon.
Saint-André, gare.
Lévis, cabinets d'aisances.
Saint-Pierre—remise aux outils.
Montmagny, remise à charbon.
Lévis, salle des bagages.

Hadlow, toit de la rotonde.
Saint-Pacôme, quai.
Saint-Philippe, toit de la gare.
Aston-Junction, quai de la gare.
Drummondville, réservoir.
Mitchell, gare.
Drummondville, remise aux locomotives.
Saint-Nicolas, pose d'un drain, etc., dans le logement.
Saint-Eugène, gare.
Sainte-Monique, gare, vitrage des fenêtres.
Saint-Germain, gare, vitrage des fenêtres.
Saint-Germain, quai.
Nicolet, remise aux locomotives.
Aston, gare, vitrage des fenêtres.
Forestdale, halle aux marchandises.
Moose-Park, halle aux marchandises.
Rivière-au-Sauvage, gare.
Forestdale, gare.
Bagot, gare.
Nicolet, quai.
Saint-Apollinaire, gare.

NOUVEAUX OUVRAGES.

Eel-River, quai.
Sayabec, quai de la gare.
Kempt, remise aux wagonnets.
Campbellton, drain fermé pour la gare de.
Saint-Alexis, remise à charbon pour le chef de gare.
Saint-Alexis, tambour à la maison du chef de gare.
Millstream, gare, boîte pour le sémaphore.
Assametquaghan, tambour à la maison du chef de gare.
Assametquaghan, échelle pour le réservoir.
Campbellton, tambour à la halle aux marchandises.
Saint-Octave, remise aux outils.
Campbellton, accessoires de l'appareil de chauffage de la gare.
Saint-Octave, quai et huilerie.
Saint-Octave, remise aux outils.
Campbellton, table et boîte aux lettres pour le bureau du surintendant.
Campbelltown, main-courante pour l'escalier du bureau.
Campbelltown, barrière pour le parc aux bestiaux.
Campbellton, bâtiment pour la Canadian Express Company.
Rivière-du-Loup, gare, fosse d'aisances.
Trois-Pistoles, gare de, quai.
Saint-Eloi, remise pour les wagonnets.
Ile-Verte, remise pour les wagonnets.
Saint-Anaclet, gare de, quai.
Rivière-du-Loup, remise pour les wagonnets.
Rivière-du-Loup, forge.
Sainte-Flavie, balances sur la voie.
Saint-Eloi, gare, contre-portes.
Trois-Pistoles, gare, contre-portes.
Saint-Arsène, remise pour les wagonnets.
Saint-Simon, remise pour les wagonnets.
Saint-Anaclet, bâtiment à l'épreuve de la gelée.

Saint-Anaclet, cabinet d'aisances.
Saint-Anaclet, boîte à charbon.
Chaudière, Jonction de la, table pour le télégraphe de la gare.
Saint-Pierre, gare lambrissée.
Beaumont, chemin, abri.
Hadlow, gare, quai.
L'Islet, cuisine.
Chaudière, abri pour balance.
Saint-Pierre, gare, double-fenêtres.
Old-Lake-Road, table réglementaire pour le télégraphe.
Chaudière, Jonction de la, bureau de la halle de transbordement.
Laurier, drain.
Sainte-Rosalie, gare, armoire.
Mitchell, parc aux bestiaux.
Aston-Junction, remise pour les wagonnets.
Sainte-Rosalie, quai prolongé.
Saint-Léonard, quai prolongé.
Sainte-Rosalie, Jonction de, drain sous la balance.
Laurier, plaque tournante.
Saint-Eugène, bâtiment à l'épreuve de la gelée.
Sainte-Rosalie, abri pour balance.
Saint-Germain, bâtiment à l'épreuve de la gelée.
Drummondville, forge et cheminée.
Saint-Apollinaire, drain pour le parc aux bestiaux.
Sainte-Monique, parc aux bestiaux.
Saint-Apollinaire, parc aux bestiaux.
Armstrong's-Crossing, abri.
Saint-Jean, vitres à la gare.
Saint-Jean, baraque à l'exposition.
Saint-Jean, quai à l'exposition.
Saint-Jean, quai dans l'huilerie.
Saint-Jean, bureau du chef des marchandises du C.C.P.
Saint-Jean, abri pour le lampiste.
Saint-Jean, parc aux moutons.
Saint-Jean, nouvelle traverse à la terre de Gilbert.
Saint-Jean, aménagement d'entrepôts pour les bestiaux.
Moncton, quai de la gare prolongé.
Moncton, quai pour les nettoyeurs des voitures.
Boundary-creek, quai.
Moncton, plancher dans l'atelier des ferblantiers.
Moncton, rayons dans le bureau général.
Riverside, marches conduisant à la nouvelle gare.
Boundary-creek, remise à charbon.
Salisbury, parc à bestiaux.
Nauwigewauk, passerelle pour les bestiaux.
Chalet, quai.
Pointe-du-Chêne, remise à charbon.
Penobsquis, quai.
Sussex, quai.
Quispamsis, quai.
Apohaqui, quai.
Moncton, quai entre la glacière et la gare.
Thomson, quai.
East-mines, parc à bestiaux.
Painsec, Jonction de, parc à bestiaux.

Oxford-Junction, château d'eau.
Springhill, quai.
Halifax, comptoirs et armoires neufs, service des voitures Pullman.
Halifax, remise à charbon pour la division des marchandises.
Hopewell, gare de, fenêtre en saillie et bureau.
Oxford, quai de la gare.
River-John, château d'eau.
Pugwash, quai.
Loch-Broom, quai de la gare.
Wallace, quai de la gare.
Tatamagouche, plancher de cave.
Stellarton, logette de l'aiguilleur.
Pictou, lambrisser le coin du nouveau quai.
Pictou, main-courante autour du coin du nouveau quai.
West-Merigomish, parc à bestiaux.
Stellarton, cendrier.
Mulgrave, cabinet d'aisances.
Estmere, quai.

RÉFECTIONS.

Passekeag, portes et fenêtres de la gare.
Moncton, convertir en glacière partie de la vieille gare.
Moncton, magasin pour l'équipement des voitures de l'administration, dans la salle des bagages.
Moncton, cabane pour le gaz pintch.
Oxford-Junction, quai.
Springhill-Junction, quai.
Amherst, chevalets pour le charbon.
Amherst, quai de la gare.
Amherst, quai des marchandises.
Pont du collège, quai.
Dorchester, quai.
Aulac, quai.
Maccan, quai.
Upper-Dorchester, quai.
Londonderry, quai.
East-Mines, quai.
Belmont, quai.
Westchester, quai.
Nappan, quai.
Westchester, halle aux marchandises.
Ferrona-Junction, quai prolongé.
Westville, logement du chef de gare.
Halifax, gare de North-Street, changements faits à l'auvent.
Campbellton, gare.
Chaudière, Jonction de la, nouvelle halle aux marchandises.
Chaudière, Jonction de la, nouvelle halle de transbordement.
Saint-Romuald, gare.

PEINTURE.

Sacré-Cœur, gare.
Harcourt, bâtiment de la gare.
Harcourt, extérieur de la halle aux marchandises.
Apohaqui, gare.
Cold-brook, gare.

Salisbury, gare.
Armstrong, gare.
Nauwigewauk, gare.
Derby-Junction, gare.
Maison du cantonnier-chef à Cedar-Hall.
Campbellton, gare.
Flatlands, gare.
New-Glasgow, gare et halle aux marchandises.
Hopewell, gare.
Valley, gare.
Pictou-Landing, gare.
Ferrona, toit de la gare.

MAÇONNERIE.

Réparations.

Amherst, halle aux marchandises.
Amherst, cheminée de la gare.
Dorchester, cheminée de la gare.
Windsor-Junction, château d'eau.
Hopewell, cheminée de la gare.
Windsor-Junction, cheminée de la gare.
Brown-Point, cheminée du bureau du télégraphe.
Sylvester, cheminée de la remise des wagonnets.
Westville, cheminée de la remise des wagonnets.
Scotch-Hill, cheminée de la remise des wagonnets.
Scotsburn, cheminée de la remise des wagonnets.
Pictou, cheminée de la remise des wagonnets.
Meadowville, cheminée de la remise des wagonnets.
Denmark, cheminée de la remise des wagonnets.
Tatamagouche, cheminée de la remise des wagonnets.
Pugwash-Junction, cheminée de la remise des wagonnets.
Conn's-Mills, cheminée de la remise des wagonnets.
Conn's-Mills, cheminée de la cuisine.
Oxford, cheminée de la remise des wagonnets,
Wallace, cheminée de la remise des wagonnets.
River-John, cheminée de la remise des wagonnets.
Malagash, cheminée de la remise des wagonnets.
Pictou, table tournante.
Harcourt, cheminée de la maison de l'agent.
Beaver-Brook, gare de, cheminée.
Bathurst, traverse au-dessus de la voie.

NOUVEAUX OUVRAGES.

Oxford-Junction, château d'eau.
Truro, cendrier et fondation de la chaudière.
Milford, gare de, fondation en béton.
Windsor-Junction, réservoir, piliers et cheminée en brique.
River-John, château d'eau.
Saint-Apollinaire, fondation de la gare.
Saint-Nicolas, fondation du logement.

RÉFECTIONS.

Truro, rotonde agrandie pour les grosses locomotives.

EN GÉNÉRAL.

On a fait et installé à différents endroits sur la ligne où il en fallait des tampons de choc.

On a réparé les traverses à divers endroits de la ligne où c'était nécessaire.

Des réparations ont été faites aux brouettes, wagonnets et outils des différentes divisions sur la ligne.

On a obtenu de la division de la mécanique un certain nombre de dessus d'anciens wagons fermés qui ont été envoyés à différentes stations le long de la ligne. Montés, réparés et peinturés, ils ont été convertis en remises de wagonnets et d'outils des cantonniers.

Un grand nombre de barrières de traverses des fermes et fosses à bestiaux ont été renouvelées dans le cours de la dernière année sur tout le parcours de la ligne, et l'on a réparé les autres quand c'était nécessaire.

On a fourni des échelles pour les bâtiments et les sémaphores qui en avaient besoin sur le parcours de la ligne.

On a blanchi à la chaux toutes les dépendances et les approches des traverses des chemins publics.

Un nouveau pertuis a été fait dans l'aboteau d'Etters, mais l'ouvrage n'a été que partiellement terminé dans l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

T. C. BURPEE,

Ingénieur préposé à l'entretien de la voie et des constructions.

M. J. E. Price,
Surintendant général,
Moncton.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

BUREAU DU COMPTABLE DU SERVICE MÉCANIQUE.

MONCTON, N.-B., 31 août 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre les états de situation suivants, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903 :—

A.—Tableau indiquant le nombre de locomotives et de voitures et wagons de différentes classes.

B.—Etat du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, et le nombre moyen de voitures de 1re classe et de wagons à marchandises tirés par mille parcouru par les locomotives.

C.—Relevé du service des locomotives.

D.—Relevé des frais de traction pour chaque mois.

E.—Etat général des dépenses de la division du service mécanique.

Résumé du principal travail fait dans les ateliers de construction de locomotives et de wagons de chemin de fer de Moncton, aux ateliers de la Rivière-du-Loup et de Richmond.

Dans le cours de l'année 10 locomotives et 93 wagons fermés ont été achetés pour le compte du capital et ajoutés au matériel roulant du chemin de fer.

Deux grosses locomotives ont été achetées et une autre a été construite dans les ateliers de Moncton, pour en remplacer trois petites retirées du service.

Une voiture de première classe, 21 wagons à bestiaux, 277 wagons plateformes, 2 fourgons de chefs de train, 2 wagons à houille, et trois chasse-neige ont été construits pour en remplacer un nombre égal de plus petits retirés du service.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOHN SUTTON,
Comptable du service mécanique.

M. D. POTTINGER,
Directeur général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

Les ouvrages suivants ont été faits dans les ateliers de construction de locomotives à Moncton :—

Une locomotive neuve a été construite et trois autres sont bien avancées ; 59 locomotives ont subi de grosses réparations, 63 des réparations spéciales, et 119 des réparations générales ; 13 locomotives ont reçu des boîtes à fumée agrandies, et 4 des boîtes à fumée complètes ; 5 locomotives ont reçu de nouvelles portes de foyer avec anneaux et 5 demi-plaques de côté neuves ont été posées au foyer ; 33 foyers de locomotives ont été rapiécés, 22,135 tubes ont été percés et mis en service ; on a tourné 270 paires de bandages de roues motrices et 271 paires de roues de trucks de locomotives et tenders ont été tournées. 109 chaudières de locomotives ont été éprouvées. 60 pilotes neufs et 9 pavillons de mécaniciens ont été faits et mis en service. Trois locomotives ont été munies de demi-grilles et de cylindres ; 7 nouveaux cadres de tenders, et un nouveau cadre de tender avec réservoir au complet, ont été faits et mis en service, et 115 locomotives et tenders ont été peinturés.

L'atelier des forgerons a façonné 479,000 boulons et fait 1,890,319 livres d'autres ouvrages de forge ; 419,000 boulons et 6,315 écrous ont été taraudés et 78,937 livres de noix filetées.

A part ces ouvrages, les ateliers ont fait plus ou moins d'ouvrage pour le str *Scotia* et pour le transbordeur à Mulgrave.

Deux charrues rotatives, n° 1 et n° 2, ont subi des réparations générales et on y a fixé des grattoirs et des *flangers* qui fonctionnent automatiquement ; trois pelles à vapeur ont été réparées, et une drague et une petite grue à vapeur ont été mises en état de service.

PRODUIT DE LA FABRIQUE DE LAITON.

159,780	liv. de	pièces moulées en laiton.
220,100	"	coussinets en laiton.
11,000	"	métal antifriction (babbit).
149,750	"	plomb antimoine pour coussinets.
7,500	"	garniture métallique.

Ouvrage fait pour la division de l'entretien de la voie :—

Vingt-six wagonnets neufs ont été munis de roues d'engrenage, d'essieux, de boutons de manivelle et de roues ; on a aussi fourni des roues et garnitures pour 1 fardier ; 265 rails de croisement neufs ont été faits, et 246 vieux ont été réparés ; 756 contre-rails ont été faits, ainsi que 493 paires d'éclisses à rebords et 13 paires de rails fendus pour aiguilles de croisement. Un grand nombre d'outils pour la voie ont été faits et réparés. 65 nouvelles aiguilles de croisement ont été faites et 53 vieilles réparées.

Les ouvrages spéciaux suivants ont été faits :—

Une partie de la vieille rotonde a été prise et transformée en atelier pour les ferblantiers et les chaudronniers ; la nouvelle allonge à l'atelier de construction a été terminée, une table-bascule a été posée dans la nouvelle remise aux cendriers, et on y a fait quelques autres ouvrages. Deux fournaises, 1 marteau à vapeur et une grue ont été placés dans la nouvelle forge ; quatre nouveaux réservoirs d'air d'une capacité de 765 pieds cubes ont été placés dans les différents ateliers ; une nouvelle fournaise et une grue neuve ont été placées dans l'atelier des chaudières, et une nouvelle fournaise a été construite dans la fonderie de laiton. On a fait de l'ouvrage sur les fondations et le posage des nouvelles machines achetées pour le compte du capital.

ATELIERS DES WAGONS À MONCTON.

Les voitures et wagons neufs suivants ont été construits à Moncton :—

Une voiture de 1re classe, 2 fourgons de chefs de train, 1 chasse-neige, 77 wagons-plateformes, 2 wagons à houille, pour en remplacer un nombre égal de vieux, dont 51 d'une capacité de 60,000 livres, pour en remplacer un nombre semblable de moindre capacité.

Ceux qui suivent ont subi de grosses réparations :—

Une voiture de l'administration ; 4 voitures-salons ; 17 voitures-dortoirs, 4 voitures-buffets, 47 voitures de 1re classe, 38 voitures de seconde classe, 11 voitures-dortoirs de 2e classe, 20 wagons-poste, 16 wagons à bagages, 1 wagon-auxiliaire, 338 wagons à marchandises, 13 fourgons, 7 chasse-neige, et 3 chasse-neige à ailerons.

Ont subi de légères réparations :—

Une voiture de l'administration, 10 voitures-dortoirs, 3 voitures-buffets, 49 voitures de 1re classe, 28 voitures de 2e classe, 4 voitures-dortoirs de 2e classe, 10 wagons-poste, 10 wagons à bagages, 5,382 wagons à marchandises, 16 fourgons à marchandises, 1 chasse-neige et 3 *flangers*.

Les voitures et wagons suivants ont été flambés, repeinturés et vernis :—

Une voiture-dortoir, 19 voitures de 1re classe, 22 voitures de 2e classe, 2 voitures-dortoirs de 2e classe, 4 wagons-poste, 2 wagons à bagages.

Les voitures et wagons suivants ont été grattés, polis, teints et vernis :—

Deux voitures-salons, 4 voitures-dortoirs, 8 voitures de 1re classe, 6 voitures de 2e classe, 2 voitures-dortoirs de 2e classe, 6 wagons-poste et 8 wagons à bagages.

Les voitures et wagons suivants ont été peinturés et vernis :—

Deux voitures de 2e classe, 2 wagons à bagages, 14 fourgons à marchandises et un wagon-auxiliaire.

Les voitures et wagons suivants ont été rafraîchis et vernis :—

Une voiture de l'administration, 2 voitures-salons, 9 voitures-dortoirs, 3 voitures-buffets, 19 voitures de 1re classe, 4 voitures de 2e classe, 7 voitures-dortoirs de 2e classe, 8 wagons-poste, 7 wagons à bagages et un fourgon à marchandises.

Ont été repeinturés :—

Cent quatre-vingt-seize wagons fermés, 238 wagons-plateformes, 29 wagons à bascule, 13 wagons-gondoles, 16 wagons-réfrigérateurs, 5 wagons à bestiaux, 15 wagons-réservoirs 3 *flangers*, 2 chasse-neige à ailerons et 9 chasse-neige.

Les ouvrages spéciaux suivants ont été faits :—

Trente-huit nouveaux trucks en bois ont été construits, et 137 trucks en acier Sterlingworth ont été posés sous des wagons à marchandises ; 3,844 roues neuves, 1,658 de seconde main et 390 avec bandage en acier ont été pressées sur essieux ; 766 essieux neufs ont été tournés ; l'attelage de 758 wagons à marchandises a été changé du système d'anneaux et chevilles en attelages M. C. B. ; 205 wagons à marchandises ont été munis de freins Westinghouse ; sur 78 voitures à voyageurs on a substitué des freins dits *emergency* à l'ancien système de freins automatiques Westinghouse ; 55 voitures à voyageurs ont été munies de signaux à air Westinghouse ; et 60 voitures à voyageurs ont été munies d'un ajusteur automatique ; l'attelage de 44 voitures à voyageurs a été changé du système Miller en celui de M. C. B.; 8 voitures à voyageurs ont été munies d'appareils à gaz Pintsch ; et à 6 voitures à voyageurs on a posé de grands vestibules Pullman.

En outre du bois préparé pour les réparations énumérées plus haut, il en a été scié 480,000 pieds sur commande. Il a aussi été fait une grande somme de réparations aux trucks de wagons à marchandises et à bagages, fauteuils, marchepieds, boîtes à billets et mobilier de gares pour le compte du magasin n° 1 ; et aussi 88 wagonnets neufs et 5 réparés et 17 wagons à main neufs ont été construits et 8 ont subi de grosses réparations pour la division de l'entretien de la voie.

ATELIERS DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP.

Trente et une locomotives ont subi des réparations générales, 9 de grosses réparations, 34 des réparations spéciales et 11 des réparations moyennes ; 10 chaudières ont été réparées, et 37 locomotives munies de tubes neufs. 190 paires de roues de trucks de locomotives, de tenders et de wagons ont été tournées, ainsi que 95 paires de roues motrices ont été tournées ; 19 chasse-pierres et 2 cadres de tenders ont été faits et mis en service ; 5,032 boulons ont été forgés ; 13,312 boulons et écrous ont été taraudés ; 43 locomotives et tenders ont été peinturés.

ATELIERS DE RICHMOND.

Onze locomotives ont subi de grosses réparations, 2 des réparations moyennes et 104 des réparations spéciales ; 3 chaudières et 6 foyers ont été rapiécés ; 12 chaudières garnies de tubes neufs ; 160 paires de roues de trucks de locomotives, de tender et de wagons ont été tournées ; 11 paires de bandages de roues motrices ont été tournées ; 10 chasse-pierres et 1 cadre de tender ont été faits et mis en service ; 32,600 boulons ont été forgés ; 39,500 boulons et 900 écrous ont été taraudés.

SERVICE DE L'EAU.

Le service de l'eau a été maintenu en bon état sur toute la ligne.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TABLEAU indiquant le nombre de locomotives, voitures et wagons de différentes classes, le 1er juillet 1902 et le 30 juin 1903.

—	Locomotives.	Voitures et wagons de différentes classes.																							
		Wagons-lits, 1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	Wagons-salons.	Wagons-restaurants.	A voyageurs, 1re classe.	A voyageurs, 2e classe.	Wag.-poste et fumoirs.	Messageries et à bagages.	Fermés.	Réfrigérants.	Fardiers, 10, 15, 20 et 30 tonnes.	Wag.-réserv. à huile.	Wag. à bascule, 6 tonn.	Gondoles, 15 et 20 tonnes.	Wag. à houille, 20 tonnes.	Wagons à bestiaux.	W. à outils et pr la construc.	Fourgons.	Total.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige à vapeur.	Total.	Grues à vap'ur
Disponibles, propres au serv. le 1er juill. '02	279	27	25	5	7	108	93	32	48	5,053	76	2,398	....	878	54	561	102	10	94	9,571	47	10	22	2	81	3
Déclarés impropres au serv., 1er juill. 1902	1	....	....	....	....	1	....	....	2	133	8	123	....	121	98	63	21	....	5	575	2	....	....	....	2	..
Total	280	27	25	5	7	109	93	32	50	5,186	84	2,521	....	999	152	624	123	10	99	10,146	49	10	22	2	83	3
Reçus à compte du capital	10	....	....	....	....	....	....	....	....	93	....	....	....	....	....	....	....	....	....	93	....	....	....	....	....	..
Transf. de wag.-gondoles à wag.-platef.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	*98	....	....	†98	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..
" à houille à "	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	*31	....	....	....	†31	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..
" fardiers à wag.-réserv.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	†15	15	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.
Total	290	27	25	5	7	109	93	32	50	5,279	84	2,635	15	999	54	593	123	10	99	10,239	49	10	22	2	83	3
Déclarés impropres au serv., 1er juill. 1902.	1	....	....	....	....	1	....	....	2	133	8	123	....	121	98	63	21	....	5	575	2	....	....	....	2	..
" " pend. l'année.	5	.	1	....	....	2	1	....	1	59	....	115	....	93	12	26	3	....	1	314	1	....	....	....	1	..
Total	6	....	1	....	....	3	1	....	3	192	8	238	....	214	110	89	24	....	6	889	3	....	....	....	3	..
Moins, reconstruits	3	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	149	....	....	98	33	21	....	2	304	3	.	..	....	3	..
A reconstruire	3	....	1	....	....	2	1	....	3	192	8	89	....	214	12	56	3	....	4	585	..	....	....	....	....	.
Plus voitures en état de service et en répar.	287	27	24	5	7	107	92	32	47	5,087	76	2,546	15	785	42	537	120	10	95	9,654	49	10	22	2	83	3
Total	290	27	25	5	7	109	93	32	50	5,279	84	2,635	15	999	54	593	123	10	99	10,239	49	10	22	2	83	3

* Ajoutez. † Déduisez.

MONCTON, 30 juin 1903.

JOHN SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, pendant l'exercice clos le 30 juin 1903.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.				Chasse-neige.	Moyenne de milles parcourus par les wagons.	
	A voyageurs.	A marchandises.	A voyageurs.	Messageries, wagons-poste et à bagages.	A marchandises.	Total.		A voyageurs	A marchandises.
1902.									
Juillet	236,323	304,820	957,113	425,283	5,551,539	6,933,935	.....	5·13	18·21
Août	228,191	288,321	964,588	410,245	5,102,073	6,476,906	.....	6·03	17·70
Septembre	221,399	293,035	950,443	404,601	5,266,486	6,621,530	.....	6·12	17·97
Octobre	211,707	300,936	794,012	371,903	5,637,845	6,803,760	992	5·51	18.73
Novembre	196,034	296,713	707,313	342,940	5,445,835	6,496,088	623	5·36	18·35
Décembre	210,704	324,910	761,388	355,164	5,468,471	6,585,023	11,386	5·30	16·83
1903.									
Janvier	209,413	334,656	728,084	340,255	5,529,553	6,597,892	21,126	5·10	16·52
Février	189,679	318,362	631,430	311,596	5,149,198	6,092,224	33.264	4·97	16·17
Mars	212,810	371,977	764,301	351,555	6,615,532	7,731,388	1,002	5·25	17·78
Avril	206,132	350,280	767,523	349,172	6,255,114	7,371,809	3,163	5·41	17·87
Mai	206,690	303,125	744,130	347,519	5,418,990	6,510,639	.....	5·28	17·88
Juin	223,610	305,673	860,945	397,390	5,210,825	6,469,159	.....	5·63	17·05
	2,552,692	3,792,808	9,631,270	4,407,623	66,651,461	80,690,353	71,556	5·50	17·57

MONCTON, 30 juin 1903.

JOHN SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives pour l'exercice clos le 30 juin 1903.

Mois.	Consommation.						Consommation moyenne par 100 milles.				
	Heures sous vapeur.	Milles parcourus p. les locomotives.	Tonnes de houille.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile à soupape.	Livres de chiffons.	Milles par heure sous vapeur.	Livres de houille.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile à soupape.	Livres de chiffons.
1902.											
Juillet	64,527	675,539	22,813	27,411	12,013	10,928	10·47	7,564	4·00	1·78	1·62
Août	60,529	641,745	20,993	25.510	11,611	10,786	10·60	7,328	3·98	1·81	1·68
Septembre	62,223	642,238	22,315	25,579	11,543	10,812	10·32	7,783	3·98	1·79	1·68
Octobre	62,910	645,347	24,393	24,928	11,304	11,268	10·26	8,466	3·86	1·75	1·74
Novembre	60,996	619,213	24,399	25,078	11,385	11,176	10·15	8,826	4·05	1·84	1·80
Décembre	72,190	694,308	30,186	27,646	12 674	11,746	9·61	9,738	3·98	1·82	1·69
1903.											
Janvier	71,326	693,757	31,112	29,046	12,972	12,537	9·73	10,045	4·19	1·87	1·80
Février	70,882	661,839	29,753	28,977	12,814	11,228	9·34	10,069	4·38	1·93	1·69
Mars	74,930	740,059	31,485	35,351	15,617	13,932	9·88	9,530	4·78	2·11	1·88
Avril	68,996	698,962	28,556	33,762	15,502	13,594	10·13	9,152	4·83	2·22	1·94
Mai	62,723	642,765	24,225	29,190	13,778	12,949	10·24	8,442	4·69	2·14	2·01
Juin	64,716	663,548	24,986	31,400	14,702	12,697	10·25	8,404	4·70	2.21	1·82
	796,948	8,019,320	315,218	343,878	158,915	143,653	10·06	8,803	4·29	1·94	1·79

MONCTON, 30 juin 1903.

JOHN SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction du 1er juillet 1902 au 30 juin 1903.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Surintendant.	Gages des mécaniciens.	Combustible	Huile et chiffons.	Réparations aux locomotives, tenders et outils.	Eau.	Remises de locomotives et plaques tournantes.	Total.	Moyenne par 100 milles. Ap. du sur. du serv. méc.	Gages.	Combustible	Huile et chiffons.	Réparations	Eau.	Remises de loc. et plaq. tournantes.	Total.
1902.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.								
Juillet....	675,539	1,970 77	43,869 02	74,368 35	2,016 83	37,768 53	5,786 84	2,974 79	168,755 13	·29	6·49	11·01	·30	5·59	·86	·44	24·98
Août.....	641,745	2,096 91	42,591 36	65,729 38	2,107 74	34,732 36	1,845 52	2,359 19	151,462 46	·32	6·64	10·24	·33	5·41	·29	·37	23·60
Septembre..	642,238	2,173 38	39,289 29	70,787 50	1,857 27	42,398 30	4,630 95	3,041 67	164,178 36	·34	6·12	11·02	·29	6·60	·72	·47	25·56
Octobre....	645,347	1,226 74	42,212 32	80,991 11	2,305 00	39,800 30	3,282 74	3,424 13	173,242 34	·19	6·54	12·55	·35	6·17	·51	·53	26·84
Novembre..	619,213	1,140 64	40,702 34	82,256 08	2,712 75	38,487 01	4,733 48	4,231 09	174,263 39	·18	6·57	13·29	·44	6·22	·76	·68	28·14
Décembre..	694,308	1,250 29	47,283 92	103,262 50	2,670 49	42,860 25	5,901 59	6,344 73	209,573 77	·18	6·81	14·87	·39	6·17	·85	·91	30·18
1903.																	
Janvier....	693,757	1,167 08	44,429 43	114,346 63	3,176 06	37.299 63	5.017 64	7,641 00	213,077 47	·17	6·40	16·48	·46	5·38	·72	1·10	30·71
Février....	661,839	1,115 95	41,686 50	106,420 34	2,716 84	38,220 64	3,950 29	5,811 83	199,922 39	·17	6·30	16·08	·41	5.77	·60	·88	30·21
Mars.....	740,059	1,190 79	46,387 93	111,885 31	3,697 16	28,438 09	3,511 89	5,651 38	200,762 55	·16	6·27	15·12	·50	3·84	·47	·76	27·12
Avril.....	698,962	1,124 79	42,454 42	112,210 94	3,198 57	36,591 18	2,136 96	5,464 26	203,181 12	·16	6·07	16·06	·46	5·2	·31	·77	29·07
Mai.....	642,765	1,159 80	40,063 06	93,891 33	1,435 76	9,766 59	850 48	2,143 38	149,310 40	·18	6·23	14·61	·22	1·52	·13	·34	23·23
Juin.....	663,548	1,444 72	42,191 32	95,575 85	1,987 30	21,495 15	2,501 22	3,232 82	168,431 38	·22	6·34	14 41	·30	3·24	·38	·49	25·38
	8,019,320	17,061 86	513,160 91	1,111,725 32	29,881 77	407,861 03	44,149 60	52,320 27	2,176,160 76	·21	6·40	13·86	·37	5·09	·55	·65	27 13

MONCTON, 30 juin 1903.

JOHN SUTTON.
Comptable de la division mécanique.

E—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT GÉNÉRAL des dépenses de la division du service mécanique pour l'exercice clos le 30 juin 1903.

Nombre de milles parcourus par les trains	6,345,500
" " locomotives	8,019,320
" " voitures et wagons	80,690,353
" " chasse-neige	71,566
	$ cts.
Frais de traction	2,176 160 76
Frais de réparations, voitures à voyageurs	152,672 78
" wagons-poste, wagons-messageries et wagons à bagage	33,002 79
" wagons à marchandises et fourgons	412,612 08
" chasse-neige et *flangers*	13,250 37
Huile et chiffons pour garnitures	9,211 14
	620,749 16
Frais de traction par train—100 milles	34·29
" locomotive—100 milles	27·13
" voiture, wagon et chasse-neige—100 milles	2·69
Frais de réparations des wagons et chasse-neige par train—100 milles	9·64
" " " locomotive—100 milles	7·62
" " " voit., wagon, chasse-neige—100 milles	·75
Coût de l'huile et des chiffons par train—100 milles	0·14
" " locomotive—100 milles	0·11
" " voiture, wagon et chasse-neige—100 milles	0·01
Frais de réparations des wagons par voiture—100 milles—	
" " " à voyageurs—100 milles	1·58
" " " wag.-poste, wag.-messag. et wag. à bagage—100 milles	·74
" " " wagon à marchandises et fourgon—100 milles	·61
" " " chasse-neige et *flangers*	18·52

JOHN SUTTON,
Comptable de la division du service de la mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1903.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT,
MONCTON, N.-B., 10 novembre 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

N° 1. Compte du revenu.

2. Entretien de la voie et des travaux d'art.

3. Bilan général.

4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de trente-deux milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire que la compagnie doit garder pour elle les deux tiers des recettes brutes et donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes accusent une forte diminution sur celles de l'année dernière :—

Recettes en 1901-02	$49,604 59
Recettes en 1902-03	42,560 81
Diminution	$ 7,043 78

Cette diminution se constate dans le mouvement des voyageurs et dans celui des marchandises.

Les profits nets de l'exercice ont été de $24,717.62.

La voie et les constructions ont subi les réparations nécessaires et sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Gérant des chemins de fer de l'Etat.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Exercice précédent.	Dépense.	Exercice terminé le 30 juin 1903.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1903.
$ c.		$ c.	$ c.		$ c.
16,376 27	Entretien de la voie et des travaux d'art	17,843 19	16,152 55	Voyageurs	14,747 39
33,228 32	Balance	24,717 62	32,300 20	Marchandises	26,661 58
			1,151 84	Malles	1,151 84
49,604 59		42,560 81	49,604 59		42,560 81

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B., 30 juin 1903.

T. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier.

N° 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art, année expirée le 30 juin 1903.

Exercice précédent.	——	Exercice terminé le 30 juin 1903.
$ c.		$ c.
9,867 23	Réparations à la voie	11,427 84
197 38	Rails et attaches	372 96
3,937 59	Traverses	1,972 67
670 53	Ponts	584 36
66 78	Signaux	22 14
201 78	Ponceaux, fosses-bestiaux, etc	544 66
.....	Quai à Windsor	617 80
518 28	Bâtiments et plates-formes	477 36
0 90	Wagonnets de tournée et wagonnets à bras	14 63
359 75	Enlèvement de la neige et de la glace	337 54
209 66	Outillage et réparations	170 20
223 24	Clôturage	617 65
570 15	Bureau du comptable et dépenses	637 11
81 32	Divers	46 27
16,376 27		17,843 19

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B., 30 juin 1903.

T. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier.

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BILAN GÉNÉRAL, exercice terminé le 30 juin 1903.

Dt.			Av.		
		$ c.			$ c.
1903. 30 juin.	Matériel	364 54	1903. 30 juin.	Compte fédéral	613 78
	Vieux rails	141 04			
	Chemin de fer D.-A.	108 20			
		613 78			613 78

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B., 30 juin 1903.

T. WILLIAMS
Comptable-chef et trésorier.

N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ÉTAT MENSUEL DES RECETTES, un tiers.

Mois.	Voyageurs.	Marchandises.	Malles.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1902—Juillet	1,786 63	2,109 72	96 91	3,993 26
Août	2,091 22	1,684 77	96 91	3,872 90
Septembre	2,619 48	2,408 02	96 90	5,124 40
Octobre	1,426 09	3,386 78	96 91	4,909 78
Novembre	889 39	2,962 64	96 91	3,948 94
Décembre	905 31	2,065 37	96 90	3,067 58
1903—Janvier	655 59	2,146 20	94 46	2,896 25
Février	612 09	1,654 15	94 45	2,360 69
Mars	731 96	2,107 26	94 45	2,933 67
Avril	934 18	2,188 50	95 68	3,218 36
Mai	902 03	2,065 69	95 68	3,063 40
Juin	1,193 42	1,882 48	95 68	3,171 58
	14,747 39	26,661 58	1,151 84	42,560 81

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B., 30 juin 1903.

T. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DE L'ENTRETIEN DE LA VOIE,
MONCTON, N.-B., 16 septembre 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport sur l'entretien de l'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1903 :—

VOIE.

Dans le cours du dernier exercice on a enlevé sur la voie principale 1,053 pieds de rails de 4 pouces et de 4¼ pouces, et on a coupé et posé de nouveau 1,053 pieds de ces mêmes rails.

TRAVERSES.

Huit mille trois cent dix-huit traverses ordinaires ont été renouvelées dans le cours de l'exercice.

BALLASTAGE.

On a distribué et posé sur la voie 2,937 verges cubes de ballast dans le cours de l'exercice.

SÉMAPHORES ET AIGUILLES DE CROISEMENT.

Dans le cours de l'année on a posé une nouvelle aiguille de croisement, et fait les réparations nécessaires aux aiguilles de croisement et aux signaux actuels sur toute la ligne.

CLÔTURES.

On a construit 820 perches de clôture en fil métallique Page et on a réparé les anciennes clôtures.

BATIMENTS ET QUAIS.

Réparations.

Beaver-Bank, gare.
Mount-Uniacke, quai.
Mount-Uniacke, halle aux marchandises, vitrage des fenêtres.
Mount-Uniacke, gare, boiserie à l'intérieur.
Mount-Uniacke, parc à bestiaux.
Windsor-Junction, quai.
Windsor-Junction, hangar aux marchandises.
Windsor-Junction, gare.
Windsor-Station, quai.
Windsor-Station, gare.
Windsor-Station, halle aux marchandises, vitrage des fenêtres.
Windsor-Station, remise aux locomotives.
Windsor-Station, quai des marchandises.
Windsor-Station, parc à bestiaux.
Hartville, quai.
Ellershouse, quai.
Waverly "
Waverly, gare, vitrage des fenêtres.
South-Uniacke, quai.
Newport, hangar aux marchandises.

NOUVEAUX OUVRAGES.

Beaver-Bank, quai, 100 pieds de long sur 12 pieds de large.
Beaver-Bank, mur de cave.
Beaver-Bank, cabinet d'aisances.

PONTS ET PONCEAUX.

Mount-Uniacke, petit ponceau.
Daley's, pont.
Sharp's, "
Fletcher's, pont.
Hibbert's, ponceau.
Bushy-Hill, ponceau.
Bushy-Hill, ponceau.
Mount-Uniacke (à l'ouest de), ponceau.
Stillwater (à l'est de), ponceau.
Entre Newport et Windsor, ponceaux (2).

NOUVEAUX OUVRAGES.

Mount-Uniacke, ponceau fermé (en bois).
South-Uniacke, " " "
Beaver-Bank " " "
Différents endroits " " "

QUAIS ET CHARPENTES.

Réparations.

Windsor, quai.

EN GÉNÉRAL.

Les fosses à bestiaux et les traverses de fermes ont ont réparées où c'était nécessaire.

VOIES DE GARAGE.

Windsor (à l'est de), Standard Oil Company, 186 pieds.
Je suis heureux de dire que cet embranchement est en bon état de service.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

T. C. BURPEE,
Ingénieur de l'entretien de la voie.

M. J. E. PRICE,
Surintendant général.
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

MONCTON, N.-B., 12 novembre 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1903.

Je joins à ce rapport celui du surintendant, y compris les relevés de divers comptes, ainsi que le rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux imputés au compte du capital.

La longueur de la ligne est la même que l'an dernier, 209 miles.

Les dépenses à compte du capital pendant l'exercice ont été de $829,414.18. Cette somme porte le coût total du chemin de fer, à la date du 30 juin 1903, à $5,429,239.33.

Quant aux dépenses dans le cours de l'exercice, $340,852.46 ont servi à la construction de l'embranchement de Murray-Harbour, et $459,139.28 au pont de Hillsborough, qui fait partie de cet embranchement.

Le résultat de l'exploitation du chemin de fer est beaucoup plus favorable que celui de l'an dernier.

Les frais d'exploitationont été de $259,637.82, et les recettes brutes de $217,714.24, soit une perte de $41,923.58, comparé à l'exercice précédent, qui s'est soldé par une perte de $72,160.04.

Les recettes brutes accusent une augmentation de $19,714.30 sur celles de l'exercice précédent. Une moitié de cette augmentation provient du mouvement des voyageurs, et l'autre moitié du mouvement des marchandises.

Les frais d'exploitation ont diminué de $10,522.15, comparés à ceux de l'exercice précédent

Les travaux nécessaires ont été faits pour maintenir la voie et les travaux d'art, ainsi que le matériel roulant, en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 23 septembre 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les dépenses faites pour le compte du capital pendant l'exercice clos le 30 juin 1903.

EMBRANCHEMENT DE MURRAY-HARBOUR.

La chaussée, la maçonnerie et les constructions sont virtuellement terminées entre Mutch's-Point et la rivière Murray, distance de 42·26 milles, à l'exception de la pose des ponts permanents en fer à Beaton's-Mill, McLeod's-Brook et Quarry-Gulch. Des chevalets en bois supportent aujourd'hui la voie à ces endroits, et serviront plus tard de fausses œuvres pour la pose du fer. Il reste à faire trente-deux milles de ballastage et 23½ milles de pose de rails.

Un quai en coffrage de 22 pieds sur 200 pieds, lambrissé de madriers passé à la créosote, a été construit à la rivière Murray, et l'espace entre ce quai et la rive a été rempli de terre pour former une cour de chargement. En mars 1903, des plans et devis ont été préparés pour toutes les gares et autres constructions nécessaires.

PONT SUR LA RIVIÈRE HILLSBOROUGH.

A l'approche du nord, une rangée de pieux a été enfoncée, à 4 pieds d'axe en axe, en ligne avec le pied des remblais, 68 caissons en bois de 16 pieds carrés, remplis de pierres ont été placés à l'intérieur de ces pieux, et environ 12,500 verges cubes de dragage ont été déposées sur l'emplacement de ces remblais.

CULÉE "A".

On est à préparer l'emplacement de cette culée par le dragage et le pétardement. Le caisson pneumatique est sur chantier et terminé jusqu'à la douzième rangée de pièces de bois. Un passage pour le caisson a été dragué depuis le chenal jusqu'à l'emplacement de la culée. Les piles 0 à 5, les deux incluses, sont terminées et enrochées. Piles 6 et 7 : les emplacements sont à se préparer par le dragage et le pétardement. Les caissons pneumatiques flottent et sont en partie remplis de béton. Piles 8 à 10, les deux incluses, sont terminées.

CULÉE "B"—⅞ TERMINÉS.

Une grande quantité de pierre pour l'enrochement et les talus des approches du remblai a été livrée.

Le 3 mars 1903, des soumissions furent demandées pour une travée tournante de 205 pieds, et aussi pour l'ouvrage en acier pour les tabliers, trottoirs et mains-courantes de tout le pont. Le contrat a été accordé à la Dominion Bridge Company le 18 mai 1903.

Le 30 avril 1903, des soumissions furent demandées pour le transport jusqu'à Charlottetown de douze travées de pont de 204 pieds, et la pose de onze travées sur la maçonnerie, ainsi que pour l'érection et l'achèvement des tabliers, trottoirs, mains-courantes, appuis des pivots, etc.

Pour redresser la ligne près de Blueshank.—La plus grande partie des ouvrages en terre dans les tranchées et les remblais a été terminée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant, serviteur,

M. D. POTTINGER,
Gérant général,
des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

Wm B. MACKENZIE,
Ingénieur en chef,

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,
CHARLOTTETOWN, 24 août 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Je joins au présent rapport celui du surintendant de la mécanique et les états suivants préparés par le comptable et auditeur et garde-magasin.

N° 1. Compte du capital.
2. Compte des recettes.
3. Frais de traction. (Relevé n° 1.)
4. Dépenses des wagons. (Relevé n° 2.)
5. Entretien de la voie et des travaux d'art. (Relevé n° 3.)
6. Dépenses des gares. (Relevé n° 4.)
7. Frais généraux. (Relevé n° 5.)
8. Compte général du menu matériel.
9. Bilan général.
10. Etat comparatif des moyennes.
A. Etat mensuel des frais de traction.
B. Etat du service et de la consommation des locomotives.
C. Etat mensuel du service des wagons.
D. Etat du nombre des locomotives, wagons, chasse-neige et flangers.
E. Etat comparatif des dépenses de la division mécanique.

La longueur du chemin en exploitation durant l'exercice a été comme l'an dernier, de 209 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Les déboursés à compte du capital s'élevaient, le 30 juin 1903, à		$4,559,825 15
Les additions durant l'année ont été comme suit :—		
Rails d'acier	$ 13,400 00	
Nouvelle gare à Georgetown	6,198 35	
Allonge à la halle aux marchandises à Mount-Stewart	799 99	
Allonge à la halle aux marchandises à Morell	397 85	
Accroissement de commodités à Charlottetown	5,129 41	
Pour redresser la ligne près de North-Wiltshire	999 90	
Pour agrandir le quai à Summerside	1,499 62	
Pour redresser la ligne près de Blue-Shank	997 32	
Pont de Hillsborough	459,139 28	
Embranchement de Murray-Harbour	340,852 46	
Portant le coût total. au 30 juin 1903, à		$5,428,239 33

Rails d'acier.—Des rails de seconde main en bon état de service, de 56 livres à la verge, ont été achetés du chemin de fer Intercolonial et posés sur la voie à la place des rails de 40 livres en fer.

Nouvelle gare à Georgetown.—Une nouvelle gare a été construite sur un nouvel emplacement acheté près de la tête du quai et tout près du débarcadère du bac à vapeur de Montague. MM. J. M. Clark et Compagnie, de Summerside, étaient les entrepreneurs.

Addition à la halle aux marchandises à Mount-Stewart.—Une partie de la vieille gare a été convertie en une salle d'attente pour les dames et en une salle à bagages, et une nouvelle halle aux marchandises a été construite par MM. J. M. Clark et Compagnie, entrepreneurs, de Summerside.

Addition à la halle aux marchandises à Morell.—Une nouvelle halle aux marchandises a été construite par MM. J. M. Clark et Compagnie, entrepreneurs, de Summerside.

Accroissement de commodités à Charlottetown.—Pour donner un mouillage convenable aux steamers Manchester Traders' au quai du chemin de fer, 2,640 verges cubes ont été draguées par MM. J. Haney, entrepreneur, et le quai a été renforcé. Un chemin a été fait sur le devant de l'épaulement vis-à-vis les ateliers des machines.

Pour redresser la ligne près de North-Wiltshire.—Cette amélioration comprenait l'abaissement de la rampe de 1·25 pour 100 à 1·07 pour 100, la réduction de la courbe de 8 à 4, l'obtention de plus de terrain pour des clôtures paraneige, et la diminution de la longueur de la voie de 50 pieds. Les nouveaux ouvrages comprenaient 2,450 pieds de voie.

Pour agrandir le quai à Summerside.—Ces ouvrages sont complètement décrits sous le titre Quais.

Pour redresser la voie près de Blue-Shank.—Une partie de ces ouvrages est terminée et les trains y passent. Le reste des travaux, nivellement, pose de rails et ballastage, se continuera pendant l'exercice courant.

Pont de Hillsborough.—L'ingénieur en chef donne des détails dans son rapport.

Embranchement de Murray-Harbour.—L'ingénieur donne des détails dans son rapport.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes accusent une assez forte augmentation. Les affaires en général ont été très bonnes dans toute la province.

Comparaison des recettes brutes et des frais d'exploitation pour l'exercice :—

Recettes brutes	$ 217,714 24
Frais d'exploitation	259,637 82
Déficit	$ 41,923 58

Comparaison des recettes brutes des années précédentes, comme suit :—

En 1902–1903	$ 217,714 24
En 1901–1902	197,999 93
Augmentation	$ 19,714 31

Comparaison des recettes du service des voyageurs :—

En 1902–1903	$ 95,237 12
En 1901–1902	85,086 44
Augmentation	$ 10,150 68

Comparaison des recettes du service des marchandises :—

En 1902–1903	$ 109,519 72
En 1901–1902	95,577 79
Augmentation	$ 10,941 93

Comparaison des recettes du service des malles et d'autres sources :—

En 1902-1903	$ 15,957 40
En 1901-1902	86,335 70
Diminution	$ 378 30

Comparaison du nombre des voyageurs transportés :—

En 1902-1903	205,265
En 1901-1902	184,748
Augmentation	20,517

Comparaison du poids des marchandises transportées :—

	Tonnes.
En 1902-1903	80,582
En 1901-1902	75,381
Augmentation	5,201

FRAIS D'EXPLOITATION.

Comparaison des frais d'exploitation des exercices précédents :—

En 1902-1903	$ 259,637 82
En 1901-1902	270,159 97
Diminution	$ 10,522 15

Malgré l'augmentation des gages payés, les fortes dépenses occasionnées par la réfection des ponts et des quais, et diverses autres améliorations, le total des dépenses a été grandement diminué.

Comparaison des moyennes avec l'exercice précédent :—

Par mille parcouru par les locomotives.

	Cts.
En 1902-1903	66·58
En 1901-1902	76·77

Par mille parcouru par les convois.

En 1902-1903	89·14
En 1901-1902	98·65

Dépense par mille de chemin de fer.

En 1902-1903	$ 1,242 29
En 1901-1902	1,292 63

VOIE.

Dans le cours de l'exercice on a renouvelé 46,000 traverses ordinaires, 20 groupes de traverses d'aiguilles, 40 buttoirs avec cadres, et 1,400 traverses de seconde qualité ont été employées dans les cours et pour les voies de garage. Vingt-cinq milles de voie ont été renouvelés en rails de 56 livres, pour remplacer des rails de fer de 40 livres, et 10 pointes d'aiguilles en acier ont remplacé un nombre égal de pointes d'aiguilles en fer.

VOIES DE GARAGE.

A Piusville, on a prolongé la voie de garage de 118 pieds.

La voie de garage d'Ashton a été portée de l'autre côté de la voie et reconstruite.

A Georgetown, on a posé une nouvelle voie de garage de 550 pieds de long.

CLÔTURES.

On a construit 79,065 pieds de clôture en fil métallique dit Page sur poteaux neufs en cèdre, et 3,420 pieds en fil de fer barbelé. On a reconstruit 5,333 pieds de clôtures paraneige, et fait des réparations aux clôtures qui en avaient besoin. On a renouvelé cent barrières de ferme.

BALLASTAGE.

On a distribué sur la voie 122 wagons de ballast, et 339 wagons d'argile ont été employés pour élargir les remblais et niveler les cours.

PONTS ET PONCEAUX.

Le pont sur la rivière Huntley, entre Alberton et Tignish, une construction en bois, a été remplacé par un pont en poutres d'acier de 70 pieds avec tablier réglementaire, et les remblais ont été exhaussés pour s'adapter au pont. Cet exhaussement a exigé 200 wagons d'argile.

A Wellington, il a été érigé un pont sur poutres d'acier, de 55 pieds, pour en remplacer un en bois, et posé à quatre pieds plus haut que l'ancien. Les culées ont été construites en béton. Matériaux employés : 125 barils de ciment, 56 tonnes de sable, 94 tonnes de pierre cassée, 24 rails de fer, 700 pieds de planche de pruche, 8 pilots de 18 pieds de long, 50 pieds cubes de pruche de 12 x 12 pcs, 7 wagons de pierre dure, 1 barillet de carvelles de 6 pouces, et 200 wagons d'argile.

A Saint-Nicolas, un pont en bois de 20 pieds de travée a été reconstruit sur poutres de fer avec tablier réglementaire. Matériaux employés à ces ouvrages : 8 pilots de 15 pieds de long, 2 pièces de pin dur de 14″ x 14″ x 15 pieds de long, un wagon de pierre dure, 10 boulons pour joints bout à bout, 4 plaques de fer et 24 boulons taraudés.

A Barbara-Weit, une construction en bois de 20 pieds de travée a été remplacée par une travée en fer.

A Cardigan, au pont Scrimegour, la construction en bois de 20 pieds de travée a été remplacée par quatre poutres en fer avec tablier réglementaire.

A Perth, un pont en bois de 20 pieds de travée a été converti en ponceau, avec ouverture de 6 x 4, construit en cèdre et recouvert de vieux rails de fer.

Au chemin 48, pont de 20 pieds de travée, les poutres en bois ont été renouvelées, et un tablier neuf a été posé avec une courbe au centre.

Tous les autres ponts ont subi les réparations nécessaires.

Vint-sept aqueducs en bois ont été reconstruits en cèdre, et six qui étaient autrefois en bois et en terre cuite, ont été refaits avec des tuyaux.

Vingt-six fosses garde-bestiaux ont été reconstruites.

QUAIS ET ÉPAULEMENTS.

A Summerside, les matériaux suivants out servi à réparer et agrandir le quai : 15 pièces de pin dur, de 12″ x 12″ x 30 pieds de long, 35 pilots ronds en pruche de 30 pieds de long, 12 pilots de bois franc rond, 709 pieds de planche de bois franc, 78 pièces de 12″ x 12″ et 17 pieds de long, 4,200 pieds linéaires de planche de pruche, 430 boulons d'about, 100 boulons taraudés, et 4 barils de carvelles de 6 pouces.

A Georgetown, des réparations ont été faites au quai, et les matériaux suivants ont été employés : 11 tonnes de pruche de 12″ x 12″, 13 pilots de 30 pieds de long, 80 boulons pour joints bout à bout et cinq wagons de fascines.

A Charlottetown, les matériaux suivants ont servi aux réparations du quai : 12 pilots de 30 pieds de long, 36 tonnes de pruche de 12″ x 12″, 130 boulons taraudés, 300 chevilles pour joints bout à bout, 52 plaques de fer et crampons avec boulons taraudés de 36 pouces par $\frac{7}{8}$ de pouce, 105 pièces de vieux rails de fer de $3\frac{1}{2}$ pieds de long, cinq wagons de fascines et cinq wagons de ballast.

Pour la construction de l'épaulement on a employé les matériaux suivants : 675 pieds cubes de pruche de 12″ x 12″, et 75 boulons pour joints bout à bout en fer de 20 pouces x 1 pouce.

Il a été construit à Charlottetown un chemin pour lequel on a employé les matériaux suivants : 27,400 pieds de planche de pruche, 16,800 pieds de planche de bois franc, 3,854 pieds cubes de bois de pruche de 12″ x 12″, 115 pilots de 18 pieds de long, 1,200 pieds de planche d'épinette, 560 boulons pour joints bout à bout, 11 barils de carvelles et de clous de 6″, 89½ tonnes de pierre, et 468 charges de terre.

BATIMENTS ET QUAIS DE VOYAGEURS.

Tignish.—Toit neuf posé sur la salle des bagages.

Alberton.—Le toit du logement du chef de gare a été recouvert en bardeaux.

Elmsdale.—Une partie de la salle d'attente a é é convertie en un bureau pour la vente des billets.

Bloomfield.—De nouvelles solives ont été posées sous la gare, et les réparations nécessaires ont été faites au bâtiment.

O'Leary.—Le quai a été prolongé de 50 pieds.

Conway.—On a fait dans la gare un bureau pour la vente des billets.

Ellerslie.—On a construit un parc à bestiaux de 20 sur 50 pieds.

Port-Hill.—On a posé des planchers neufs dans la salle d'attente et dans le logement du chef de gare.

Summerside.—Le hangar à charbon a reçu un double rang de planches sur un côté, et un nouveau bâtiment a été érigé dans le parc aux porcs.

Kensington.—Le quai a été prolongé de 50 pieds, et on a réparé le logement du chef de gare. Un nouveau parc à bestiaux de 20 sur 60 pieds a été construit et élevé de manière que le bétail puisse être embarqué de niveau avec les wagons.

Emerald.—Un plancher neuf a été posé dans la cuisine du logement du chef de gare, et le logement a subi les réparations nécessaires.

Cap-Traverse.—Un toit neuf a été posé sur la remise aux locomotives pour remplacer le vieux toit emporté par un coup de vent. Cendrier neuf construit dans la remise aux locomotives et réparations faites à la plaque tournante.

Kinkora.—Erigé un parc provisoire à bestiaux.

Hunter-River.—Plancher neuf posé dans la salle d'attente, toit de la cuisine recouvert en bardeaux neufs, et réparations nécessaires faites au logement du chef de gare.

Royalty-Junction.—Nouvelles cuisines ajoutées au logement du chef de gare et à la maison des cantonniers.

York.—Cuisine bâtie pour le logement du cantonnier-chef.

Mount-Stewart.—Plancher neuf posé dans le bureau, et comptoir installé pour le chef de gare. La vieille halle aux marchandises convertie en salle d'attente pour les dames et en salle à bagage. Construit une nouvelle halle aux marchandises, de 25 sur 60 pieds.

Morell.—Le toit de la véranda de la gare a été recouvert en bardeaux neufs. Construit une halle aux marchandises de 20 pieds sur 14 pieds.

St.-Peter.—Toit de la gare recouvert en bardeaux neufs.

Souris.—Toit de la halle aux marchandises sur le quai et toit de la halle aux marchandises à la gare recouverts en bardeaux neufs.

Georgetown.—Une nouvelle gare a été érigée sur des fondations en béton. Matériaux employés pour ces fondations : 18 barils de ciment, 8 tonnes de sable et 11 tonnes de pierre cassée.

Charlottetown.—Une nouvelle traverse de rue a été construite en face de la gare, et pour laquelle on a employé les matériaux suivants : 1,320 pieds de planche de pruche, 7 pièces de 6″ x 6″ x 10 pieds de bois de pruche, et un baril de carvelles de 6 pouces.

MATÉRIEL.

La valeur du matériel acheté, y compris les rails, a été de	$227,592 73
La valeur du matériel employé a été de.....	254,594 89
La valeur du vieux matériel vendu a été de	7,395 78

La valeur du matériel en magasin à la fin de l'exercice était comme suit :—

Matériel ordinaire	$ 31,960 81
Combustible	25,079 99
Rails en acier et attaches	1,799 38
Vieux matériaux à vendre	49,158 98
	$107,999 15

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le matériel roulant, la voie et les bâtiments ont été maintenus en bon état.

Je vous envoie un relevé des accidents qui ont eu lieu sur le chemin de fer dans le cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
G. A. SHARP,
Surintendant.

M. D. POTTINGER,
Administrateur général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT DE LA MÉCANIQUE,
CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 1er août 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les opérations de la division de la mécanique pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Voici un résumé des ouvrages faits :—

LOCOMOTIVES.

Dix locomotives ont subi de grosses réparations et huit des réparations spéciales.

On a alésé les cylindres d'une locomotive qui a été pourvue de nouveaux pistons, de têtes croisées, de tiroirs, d'un foyer et d'une plaque de tête, et toutes les pièces mobiles ont été renouvelées. Six locomotives ont été pourvues de nouveaux pistons, de soupapes à bascule et de tiroirs. Une locomotive a été pourvue de nouvelles boîtes à essieux de roues motrices et tous les cuivres ont été renouvelés. Six locomotives ont été pourvues de nouveaux liens et boulons pour les bielles latérales et de nouvelles boîtes d'essieu, et toutes les pièces mobiles ont été renouvelées. On a allongé les cheminées de deux locomotives. On a fait huit cheminées de locomotives. 1,600 tubes ont été ajustés et posés dans des locomotives. Six soupapes de sûreté automatiques, 4 sifflets et 100 jeux de garniture à vapeur. Douze injecteurs, 1 pavillon de mécanicien, 4 chasse-pierres, 3 cabines de tender, 2 tenders et 4 trucks de tenders ont été reconstruits, et 4 tenders et 2 pavillons en grande partie reconstruits. 317 roues ont été alésées et pressées sur les essieux. 150 essieux, 18 paires de roues motrices et 8 paires de roues de trucks ont été tournées. Quarante paires de nouvelles boîtes de trucks ont été ajustées et munies de couvercles à ressorts. 4,000 livres d'écrous ont été taraudés. 105,297 livres de fer et 1,200 livres d'acier ont été forgées. On a réparé 130 ressorts de roues motrices et de trucks, et on a fait 40 ressorts neufs de roues motrices et de trucks. Un jeu de rouleaux pour tourner les plaques de chaudières a été acheté du chemin de fer Intercolonial et monté dans nos ateliers.

FONDERIE DE LAITON.

Production : 891 coussinets d'essieux de voitures, 129 zincs de batterie et 3,227 livres de fontes de laiton, formant un total de 10,914 livres de fontes.

ATELIER DE PEINTURE.

Trois voitures de 1re classe, 2 de seconde classe, 2 wagons-poste et bagage combinés, 2 wagons à bagages, 20 wagons fermés, 25 wagons-plateformes, 10 locomotives, 7 gares, 200 écriteaux de traverses et 109 dessus de wagons fermés ont été peinturés.

Huit voitures de 1re classe, 2 voitures de seconde classe, 3 wagons à bagages, et 2 locomotives ont été nettoyés et vernis.

ATELIERS DES WAGONS.

Un wagon-poste et à fumer combinés, un wagon-poste et à bagages combinés, et dix wagons fermés, ont été construits et portés au compte du capital.

Un wagon à bagages, 14 wagons-plateformes et un wagon à bétail ont été reconstruits.

Quatre chasse-neige, 18 wagons fermés, 30 wagons-plateformes, 4 voitures de 1re classe, et 6 voitures de 2e classe ont subi de grosses réparations.

Cinq voitures de 1re classe, 4 wagons à bagages, 20 wagons fermés et 25 wagons-plateformes ont subi de légères réparations.

On a construit un nouveau séchoir pour le bois servant à la construction des voitures, ce qui facilite beaucoup cette partie de l'ouvrage.

DIVISION DE LA VOIE ET DU MOUVEMENT.

Deux ponts sur poutres de tôle d'acier de seconde main, de 55 pieds de longueur chacun, ont été assemblés et rivés, et l'un d'eux a été allongé de 16 pieds.

Huit plates-formes à bestiaux, 33 quais de chargement, 3 trucks à marchandises, 6 wagonnets, 8 chasse-neige, 18 wagons à houille, 3 casiers à billets, 2 trucks à bagages, 60 barils de tarauds, 3 boîtes, 7 rails de croisement et 6 groupes d'appareils d'aiguillage ont été faits. Seize cadres d'aiguilles ont été faits et montés.

Six rails de croisement et 10 groupes d'appareils d'aiguillage ont été réparés, et l'on a fait diverses autres réparations.

Je suis heureux de dire que nous sommes mieux outillés pour notre ouvrage que nous l'avons été jusqu'à présent, mais nos ateliers sont beaucoup trop petits pour la somme d'ouvrage que nous avons à accomplir, ce qui est un grand inconvénient.

W. S. POOLE,
Surintendant de la division de la mécanique.

M. G. A. SHARP,
Surintendant du ch. de fer de l'Ile-du-
Prince-Edouard, Charlottetown, I. P.-E.

N° 1—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DT. COMPTE DU CAPITAL. AV.

1902.			$ c.	1902.		$ c.
30 juin.	Coût du chemin et équipement jusqu'à date		4,599,825 15	30 juin.	Reçu du gouvernem. fédéral.	4,599,825 15
1903.				1903.		
30 juin.	Dépenses pour l'exercice finissant le 30 juin :—			30 juin.	" " ..	829,414 18
	Allonge à la halle aux marchand., Morell	$ 397 85				
	Allonge à la halle aux marchandises de Mount-Stewart ...	799 99				
	Redressement de la voie à Blueshank. .	997 32				
	Redressement de la voie à North-Wiltshire..... .. .	999 90				
	Agrandissem. du quai à Summerside	1,499 62				
	Agrandissement des installations à Charlottetown.....	5,129 41				
	Nouvelle gare à Georgetown.	6,198 35				
	Rails d'acier.. ..	13,400 00				
	Embranchement de Murray-Harbour..	340,852 46				
	Pont de Hillsborough.....	459,139 28				
			829,414 18			
			5,429,239 33			5,429,239 33

W. T. HUGGAN,

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1903. *Comptable et auditeur.*

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

DT. . COMPTE DU REVENU pour l'année terminée le 30 juin 1903. AV.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1903.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1903.
$ c.		$ c.	$ c.		$ c.
76,193 20	Frais de traction (n° 1) ...	73,052 05	85,086 44	Voyageurs.	95,237 12
			96,577 79	Marchandises.	106,519 72
44,347 99	Dépenses des wagons (n° 2)	49,948 05	16,335 70	Malles et divers.....	15,957 40
99,080 81	Entretien de la voie et des travaux d'art (n° 3).....	81,352 13	197,999 93	Total des recettes. ..	217,714 24
			72,160 04	Balance.	41,923 58
37,920 98	Dépenses des gares (n° 4).	42,304 07			
12,616 99	Frais généraux (n° 5)	12,981 52			
270,159 97	Totaux.....	259,637 82	270,159 97	.....Totaux.....	259,637 82

W. T. HUGGAN,

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1903. *Comptable et auditeur.*

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1903.
$ c.		$ c.
2,289 31	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyage	2,406 38
21,646 26	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	24,033 50
29,429 13	Combustible	23,082 65
1,485 08	Huile, suif, chiffons et menus articles	1,913 55
18,715 63	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives	18,486 21
600 54	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs	951 16
2,027 25	Divers	2,178 60
76 193 20	Totaux	73,052 05

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1903.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES VOITURES ET WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1903.
$ c.		$ c.
5,352 53	Réparations aux voitures à voyageurs	6,354 23
1,177 85	" wagons-poste et à bagage	5,822 78
10,032 40	" wagons à marchandises et fourgons	9,858 09
1,170 35	" chasse-neige et *flangers*	611 90
21,061 48	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	21,743 64
595 91	Huile et chiffons pour garniture	594 79
3,576 86	Menus articles et combustible	3,548 04
1,380 61	Divers	1,414 58
44,347 99	Totaux	49,948 05

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1903.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1903.
$ c.		$ c.
321 08	Appointements de l'ingénieur, des commis, frais de bureau et de voyages...	334 91
44,487 62	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores	45,095 35
4,021 55	Rails, coussinets et carvelles.....	5,070 20
24,823 44	Traverses.....	12,200 15
5,988 36	Bois de constr. et de service pour répar. aux ponts, fosses-bestiaux, etc.....	3,378 92
6,813 06	Réparations aux quais.....	2,851 39
10,172 30	" bâtiments et plates-formes	6,285 96
1,585 28	" outils	1,654 38
868 12	Enlèvement de la glace et de la neige	4,480 87
99,080 81	Totaux	81,352 13

W. T. HUGGAN,

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1903. *Comptable et auditeur.*

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES GARES—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1903.
$ c.		$ c.
29,104 76	Appointements et gages des chefs de gare, agents, commis, télégraphistes, préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers	33,771 43
8,816 22	Combustible, huile, éclairage, papeterie et autres faux frais	8,532 64
37,920 98	Totaux.....	42,304 07

W. T. HUGGAN,

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1903. *Comptable et auditeur.*

N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1903.
$ c.		$ c.
6,443 63	Appointements du surintendant, des chefs du mouvement et des commis, frais de bureau et de voyages	6,774 85
4,996 60	Appointements du comptable et de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyages	5,180 57
294 01	Annonces	296 90
377 94	Indemnités (personnes, animaux et marchandises)	337 55
371 74	Télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes)	309 40
133 07	Divers	82 25
12,616 99	Totaux	12,981 52

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1903.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU-PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE du matériel, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

1902.	DT.	$ c.	$ c.	$ c.
30 juin....	Report			66,978 94
1903.				
30 juin....	Achats durant l'exercice, y compris les rails		227,592 73	
	Frais d'autres services		74,173 15	
	Bordereaux de paye		1,245 00	
				303,010 88
	AV.			369,989 82
30 juin....	Distribution durant l'année			261,990 67
	Balance — Matériel ordinaire	31,508 31		
	Balance — Combustible	25,079 99		
	Balance — Rails et attaches disponibles	50,958 35		
	Balance — Vieux matériel pouvant servir	452 50		107,999 15

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1903.

N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

Dt. Bilan général. Av.

	$ c.		$ c.
Matériel en général	107,999 15	Compte fédéral	121,292 45
Caisse	2,790 97	Chemin de fer Intercolonial	3,631 43
Stations	1,803 52	John McDougall et Cie	878 75
Ministère des Postes	7,717 80	Rhodes, Curry et Cie	631 13
Ministère de la Milice	1,564 19	Thomas Campbell	749 87
Cie de télégraphe Anglo-Américaine	46 43	Grand-livre des billets d'ent., parcours	211 71
Juge Weatherbie	30 00		
Sidney Grey	30 00		
Prolong. de ch. de fer, Charlottetown	812 83		
B. et M. Rattenbury	76 20		
Assurance contre les accidents	1,524 70		
M. J. Haney	2,999 55		
Total	127,395 34	Total	127,395 34

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1903.

N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Etat comparatif des moyennes pour les exercices terminés le 30 juin 1902 et 1903.

Détails.	1903.	1902.
Longueur de la ligne en exploitation	209	209
Milles parcourus par les locomotives	389,953	351,907
" " trains	291,263	273,832
" " wagons	1,745,365	1,658,968
Recettes par mille parcouru par les locomotives ... Centins.	55·83	56·26
" " de voie ... Dollars.	1,041·69	947·36
Recettes provenant des voyageurs, pour-cent des recettes brutes	43·74	42·97
" " des marchandises " "	48·93	48·78
" " d'autres sources " "	7·33	8·25
Dépenses par mille parcouru par les locomotives		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	6·16	6·15
Combustible	5·92	8·36
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	·49	·42
Réparations aux locomotives	4·74	5·32
Eau et réparations aux réservoirs	·24	·17
Divers	·56	·58
	18·11	21·00
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyage et de bureau	·62	·65
Total ... Centins.	18·73	21·65
Traction, par mille parcouru par les locomotives	18·73	21·65
Dépenses des wagons, par mille parcouru par les locomotives	12·81	12·60
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locomotives	20·86	28·16
Dépenses des gares	10·85	10·77
Frais généraux	3·33	3·59
Total par mille parcouru par les locomotives ... Centins.	66·58	76·77
Traction, par mille parcouru par les trains	25·08	27·82
Dépenses des wagons " "	17·15	16·19
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les trains	27·93	36·18
Dépenses des gares	14·52	13·85
Frais généraux	4·46	4·61
Total par mille parcouru par les trains ... Centins.	89·14	98·65
Frais d'exploitation par mille de la voie ... Dollars.	1,242·29	1,292·63

A.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

DIVISION DE LA MÉCANIQUE.

RELEVÉ des frais de traction pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Dépenses pour								Coût moyen par 100 milles.							
		Appoint. du surint. de la mécan., des commis et dép. du bureau.	Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, chiffons, etc.	Réparations.	Eau.	Remises aux locomotives et plaques tournantes.	Total.	Appointements du surintendant de la mécaniq., etc.	Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, chiffons, etc.	Réparations.	Eau.	Remises aux locomotives et plaques tournantes.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1902—Juillet. . . .	35,459	193 68	2,036 70	1,939 90	133 99	1,303 74	162 22	109 80	5,880 03	0 54	5 74	5 47	0 38	3 68	0 46	0 31	16 58
Août.....	33,022	218 83	2,018 70	1,799 31	153 96	1,347 24	33 30	136 62	5,707 96	0 66	6 11	5 45	0 47	4 08	0 10	0 41	17 28
Septembre....	32,624	195 93	1,962 43	2,006 04	157 49	1,254 13	158 80	111 41	5,846 23	0 59	6 01	6 14	0 49	3 85	0 49	0 35	17 92
Octobre	33,213	194 76	1,962 40	2,241 23	145 47	1,616 56	28 68	145 89	6,334 99	0 59	5 90	6 74	0 44	4 87	0 09	0 44	19 07
Novembre....	32,313	194 79	1,833 30	2,200 80	148 05	1,818 12	27 93	225 19	6,448 18	0 60	5 67	6 81	0 45	5 63	0 09	0 70	19 95
Décembre	38,580	196 84	2,248 52	2,884 44	225 94	1,898 26	160 49	313 97	7,928 46	0 51	5 82	7 47	0 58	4 93	0 42	0 82	20 55
1903—Janvier	30,593	201 63	2,181 44	2,343 75	188 21	2,085 86	0 97	239 00	7,240 86	0 66	7 11	7 66	0 62	6 82	0 01	0 78	23 66
Février.	29,060	199 16	2,182 87	2,539 20	195 80	1,589 17	34 98	266 13	7,007 31	0 68	7 51	8 74	0 67	5 47	0 13	0 92	24 12
Mars	30,631	199 64	2,033 42	2,206 95	171 61	1,785 58	23 39	216 43	6,637 02	0 65	6 63	7 20	0 56	5 82	0 07	0 70	21 63
Avril.....	29,213	195 08	1,872 11	2,079 35	151 92	1,598 89	164 05	124 80	6,186 20	0 66	6 41	7 11	0 52	5 47	0 57	0 43	21 17
Mai.....	32,844	203 41	1,964 41	578 92	156 03	1,336 75	7 32	106 79	4,353 63	0 62	5 98	1 77	0 47	4 07	0 02	0 32	13 25
Juin	32,401	212 63	1,737 20	262 76	85 08	851 91	150 00	181 60	3,481 18	0 66	5 36	0 81	0 26	2 63	0 46	0 56	10 74
Totaux. ...	389,953	2,406 38	24,033 50	23,082 65	1,913 55	18,486 21	952 13	2,177 63	73,052 05	0 62	6 16	5 92	0 49	4 74	0 24	0 56	18 73

S. F. HODGSON,
Comptable, division de la mécanique.

B.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-

DIVISION

RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Marchandises et omnibus.	Ballastage.	Eclaireurs.	Avec convois.	Lèges.	Pour les garages.	Total.
1902—Juillet	4,282	12,883	14,247	3,555	196	30,881	449	8,134	39,464
Août	3,865	11,197	14,232	3,380	98	28,907	155	7,948	37,010
Septembre	3,841	10,887	14,096	3,121	272	28,376	223	7,596	36,195
Octobre	3,842	10,268	15,583	1,513	.....	27,364	.....	7,702	35,066
Novembre.....	3,498	8,336	15,991	531	55	24,913	60	7,976	32,949
Décembre	4,308	8,880	17,345	195	1,534	27,954	203	10,618	38,775
1903—Janvier	3,512	6,606	14,673	180	55	21,514	24	9,235	30,773
Février	3,469	6,523	11,676	.....	3,081	21,280	340	7,440	29,060
Mars.	3,669	8,566	13,370	.....	112	22,048	230	8,353	30,631
Avril	3,331	8,044	13,451	352	.....	21,847	136	7,607	29,590
Mai.....	3,720	10,247	14,041	1,174	.....	25,462	32	8,669	34,163
Juin.....	3,748	10,561	14,157	1,333	.....	26,051	98	7,870	34,019
Totaux.....	45,085	112,998	172,862	15,334	5,403	306,597	1,950	99,148	407,695

DU-PRINCE-ÉDOUARD.

DE LA MÉCANIQUE.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Parcours total.		Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi.	Moyenne de parcours.		Consommation.				Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Milles par heure, sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotive.	Tonnes de houille.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile à soupape.	Livres de chiffons.	Livres de houille.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile à soupape.	Livres de chiffons.
198,857	.....	6·48	9·45	5·77	509	1,728	444	612	2,889	4·37	1·12	1·55
181,202	.....	6·28	9·58	4·62	454	1,765	508	592	2,747	4·76	1·37	1·59
183,695	.....	6·54	9·61	5·07	500	1,824	422	621	3,094	5·04	1·16	1·71
178,115	.....	6·50	9·12	5·07	533	1,614	368	583	3,404	4·60	1·05	1·66
154,633	.....	6·22	9·42	4·69	443	1,476	360	568	3,011	4·47	1·09	1·72
161,671	3,292	6·12	9·00	4·17	640	2,084	556	710	3,697	5·37	1·43	1·83
129,611	2,186	6·04	8·76	4·21	526	1,824	408	561	3,731	5·92	1·33	1·82
85,837	8,548	4·72	8·38	2·95	564	1,954	468	515	4,347	6·72	1·61	1·77
120,840	.....	5·50	8·35	3·94	472	1,712	284	598	3,451	5·59	0·92	1·95
132,603	.....	6·06	8·88	4·51	462	1,564	300	513	3,497	6·11	1·01	1·73
157,869	.....	6·19	9·02	4·62	486	1,652	332	548	3,186	4·83	0·96	1·60
163,691	.....	7·04	9·14	4·81	476	1,503	328	554	3,134	4·42	0·96	1·62
1,848,624	14,026	6·13	9·04	4·53	6,065	20,700	4,778	6,975	3,332	5·07	1·17	1·71

S. F. HODGSON,
Comptable, division de la mécanique.

C.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

DIVISION DE LA MÉCANIQUE.

RELEVÉ mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1903.

Mois.	Voitures de 1re classe.	De 2e classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons-fumoirs.	Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons-plate-formes.	Total.
1902—Juillet	42,152	25,048	32,601	63,274	35,782	198,857
Août	37,216	21,220	33,165	59,417	30,184	181,202
Septembre	36,952	22,387	29,203	59,664	35,489	183,695
Octobre	27,425	21,727	27,618	72,494	28,851	178,115
Novembre	22,150	18,016	23,194	75,058	16,215	154,633
Décembre	26,407	21,259	24,931	83,012	6,062	161,671
1903—Janvier	20,288	16,466	20,564	57,466	14,827	129,611
Février	17,192	11,947	15,958	25,184	15,556	85,837
Mars	21,793	13,160	20,930	40,481	24,476	120,840
Avril	22,134	18,637	23,892	58,569	9,371	132,603
Mai	24,418	20,982	29,415	69,534	13,520	157,869
Juin	25,779	21,489	29,315	63,517	23,591	163,691
Totaux	323,906	232,338	310,786	727,670	253,924	1,848,624
Moins ballastage	.....	....	14,330	.....	88,929	103,259
Balance	323,906	232,338	296,456	727,670	164,995	1,745,365

S. F. HODGSON,

Comptable de la division mécanique.

D.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

DIVISION DE LA MÉCANIQUE,

ÉTAT indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de wagons et autre matériel roulant, le 30 juin 1903.

—	Locomotives.	Classification des wagons.																
		1re classe.	2e classe.	2e classe et à bagage.	Poste et à fumoirs.	Poste et à bagage.	A bagage.	Wag. du payeur.	Fourgons.	A marchandises, fermés.	Wagons-réfrigérateurs.	A bestiaux.	A charbon.	Plates-formes.	Total.	Chasse-neige.	Flangers.	Total.
Disponibles, 30 juin 1902	25	21	8	6	2	3	3	1	2	203	1	17	18	147	432	8	7	15
Condamnés, 1er juillet 1902	...	..	..	....	....	....	1	..	1	....	....	..	..	....	2	..	..	...
Total	25	21	8	6	2	3	4	1	3	203	1	17	18	147	434	8	7	15
Const. dur. l'année à compte du capit.	...	..	..	....	1	1	..	..	..	10	....	..	..	....	12	..	..	....
Total	25	21	8	6	3	4	4	1	3	213	1	17	18	147	446	8	7	15
Condamnés, 1er juillet 1902	...	..	..	....	....	....	1	..	1	....	....	..	..	....	2	..	..	....
" durant l'année	3	..	..	....	...	....	1	.	..	....	....	1	1	14	17	..	..	.. .
Total, condamnés	3	..	..	....	....	....	2	..	1	...	....	1	1	14	19	..	..	...
A déduire : reconstruits	....	.	..	....	.. .	...	1	..	..	....	..	1	1	14	17	..	..	....
A reconstruire	3	..	..	....	.. .	...	1	..	1	...	....	..	..	....	2	.	..	....
A ajouter : propres au service et en rép.	22	21	8	6	3	4	3	1	2	213	1	17	18	147	444	8	7	15
Total	25	21	8	6	3	4	4	1	3	213	1	17	18	147	446	8	7	15

S. F. HODGSON,
Comptable, division de la mécanique.

E.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

DIVISION DE LA MÉCANIQUE.

ETAT COMPARATIF des dépenses de la division de la mécanique pour les exercices terminés le 30 juin 1902 et le 30 juin 1903.

——	1902.	1903.
Milles parcourus par les convois	273,832	291,263
" " locomotives	351,907	389,953
" " wagons	1,658,968	1,745,365
" " chasse-neige	2,236	14,026
	$ c.	$ c.
Frais de traction	76,193 20	73,052 05
Coût des réparations aux wagons	16,562 78	22,035 10
" " voitures à voyageurs	5,352 53	6,354 23
" " wagons-poste et fumoirs	1,177 85	5,822 78
" " wagons à marchandises et fourgons	10,032 40	9,858 09
Coût de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons	595 91	594 79
Coût des réparations aux chasse-neige et flangers	1,170 35	611 90
Frais de traction, pas 100 milles parcourus par les convois	27 82	25 08
" " " " locomotives	21 65	18 73
" " " " wagons	4 59	4 18
Coût des réparat. aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois	6 04	7 56
" " " " " " locomotives	4 70	5 65
" " " " " " wagons	0 99	1 26
Coût de la m.-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour garnit., par 100 milles	0 22	0 20
" " " " locomotiv. "	0 17	0 15
" " " " wagons "	0 03	0 03
Réparations aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les conv.	1 95	2 18
" wagons-poste et fumoirs	0 43	1 99
" wagons à marchandises et fourgons	3 66	3 38

N° 2

CANAUX

DIVISION DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DIRIGEANT,
CORNWALL, 1er juillet 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint mon rapport annuel pour l'exercice clos le 30 juin 1903.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

TOM S. RUBIDGE,
Ingénieur dirigeant.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ottawa.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DIRIGEANT,
CORNWALL, 1er juillet 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice clos le 30 juin 1903 sur les travaux de construction, les levées, etc., en rapport avec l'agrandissement des canaux du Saint-Laurent.

CANAL DE CORNWALL.

(Ouvert au trafic en 1843.)

Ce canal fut à l'origine tracé et construit de façon à permettre aux vaisseaux d'un tirant ne dépassant pas neuf pieds, d'éviter les rapides du Long-Saut, qui s'étendent de Cornwall à Dickinson's-Landing, une distance de 11¼ milles, avec une chute d'écluse totale de 48 pieds, partagée à l'origine en six écluses, nombre réduit depuis à cinq.

Le canal est situé sur le côté nord du Saint-Laurent, sur un terrain qui va en pente accentuée vers le fleuve, avec une élévation générale d'environ 30 pieds au-dessus de ses eaux. Les hauts remblais que cette topographie imposait, s'ils n'étaient pas fortement construits ou s'ils s'élevaient sur une base peu ferme, comme cela se trouve généralement le long de cette section du fleuve, ont donné lieu à de fréquents éboulements, accompagnés de tassement, chose qui, comme en 1888, entraîne de graves conséquences.

Pour rendre le Saint-Laurent navigable à la même classe de vaisseaux qui passent par le canal Welland, et pour mettre à exécution le projet général d'agrandissement adopté par le gouvernement, des travaux ont été commencés en 1876 sur la division du canal de Cornwall.

Les travaux d'agrandissement comprennent le creusage, l'élargissement et le redressement du chenal primitif, le renforcement et la protection des levées, la construction de nouvelles écluses plus vastes, de 270 pieds de longueur sur 45 pieds de largeur, avec un minimum de 14 pieds d'eau sur le busc quand l'eau du fleuve est à sa ligne d'étiage, de rigoles d'alimentation, de ponts, etc., etc. En outre, et cela n'était pas inclus dans l'entreprise primitive, il y a les réparations ou réfections des fondements, et la restaura-

tion générale de la maçonnerie avariée des vieilles écluses 15, 16, 17, 18, 19 et 20, et l'adaptation du bassin entre les écluses 15 et 16 aux fins d'une cale sèche ; aussi la construction de barrages, de déversoirs et de portes auxiliaires, et d'un barrage automatique en amont de l'écluse 20 en rapport avec le choix du chenal de l'île du Sheik, y compris la superstructure en maçonnerie et le brise-glace sur l'ancienne jetée à l'entrée d'amont.

Le chenal de l'île du Sheik permet d'éviter les levées imparfaitement construites qui sont à l'ouest de Mille-Roches, et se trouvent comprises dans les entreprises n°s 6 et 7 et certaines parties des n°s 5 et 8, lesquelles furent abandonnées quand il fut décidé de pratiquer le chenal. Le changement de l'alignement de l'ancien canal fait éviter une étendue de 3½ milles du canal, qui est très sinueux à cet endroit et impraticable à la classe de vaisseaux auxquels est destiné le réseau de nos canaux agrandis, et ce changement y substitue 2¾ milles d'une voie que l'on peut classer comme voie navigable des lacs, partageant ainsi le canal en deux sections : la partie inférieure ou section de l'est, d'une longueur de 6 milles, et la partie supérieure ou section de l'ouest, de 2¼ milles, avec 2¾ milles de voie navigable sur les lacs entre les deux—ce qui raccourcit la distance d'environ un demi-mille.

La porte auxiliaire et le barrage automatique à l'écluse n° 20 ont été construits pour protéger les biefs d'aval en cas d'accident aux écluses ou autres structures contre le grand volume d'eau retenu par les barrages de l'île du Sheik.

Pour les fins de construction, le canal a été divisé en neuf sections, commençant avec le numéro un à l'entrée d'aval, autrement dit l'entrée de l'est. Les travaux d'agrandissement ont été commencés sur cette section en 1876 et terminés en 1882, à l'exception de certains travaux à l'ancienne écluse n° 17, au déversoir et au coursier d'alimentation des moulins, qui furent ensuite terminés au compte de l'entreprise de la 2e section.

La seconde section donnée à l'entreprise, le n° 10, le fut à MM. Jocks, Delorimier et Broder, qui commencèrent les travaux en 1884 et les terminèrent en 1895, sauf l'entrée en amont.

LISTE DES ENTREPRENEURS.

Localité.	Section.	Entrepreneurs.	Date du contrat.
Cornwall	2	Wm. Davis et Fils	5 novembre 1888.
Ecluse n° 19	3	"	"
Maple-Grove	4	"	"
Ecluse de l'île du Sheik	5, 6, 7, 8	"	19 juin 1893.
Mille-Roches	5	The Gilbert Blasting and Dredging Co	2 novembre 1888.
Moulinette	6	" "	"
Sand-Bridge	7	" "	"
Long-Saut	8	" "	"
Dickenson's-Landing	10	Jocks, Delorimier et Broder	7 avril 1884.
Entrée d'amont	10	Weddell et McAuliffe	28 sept. 1899.
Renforcement du bord est de la rue Pitt, Cornwall	1	J. J. Fallon	8 février 1902.
" "	1	Bellhouse, Dillon et Cie	16 sept. 1903.
Canal de Cornwall	1 à 10	Michael P. Davis	20 mai 1902.
"	1 à 10	"	6 novembre 1901.
"	1 à 10	"	25 avril 1903.

NOTE.—La section n° 8 est contiguë à la section n° 10.

Les travaux pour parachever l'entrée d'amont ont été donnés à l'entreprise à MM. Waddell et McAuliffe en vertu d'un contrat passé le 28 septembre 1899, les travaux devant être terminés le 13 novembre 1900.

Ces travaux comprennent l'agrandissement, le redressement et l'élargissement du chenal au nord, c'est-à-dire du côté de terre de l'entrée actuelle, à partir de l'eau profonde, qui commence à 900 pieds à l'ouest des portes en amont de l'écluse de protection n° 21, et s'étend jusqu'à un certain endroit à environ 1,100 pieds à l'ouest du phare placé sur la jetée d'entrée du sud, une distance d'environ 3,500 pieds.

Cette entreprise a été entièrement achevée le 5 juin 1902, et l'évaluation finale a été adressée au département le 7 février 1903.

Le 8 février 1902, il a été passé un contrat avec M. J. J. Fallon pour l'élargissement et le reforcement de la levée nord du canal à l'est de la rue Pitt, à Cornwall. Ces travaux comprendront l'élargissement de la levée nord du canal ainsi que la construction d'un mur de revêtement sur une longueur de 1,000 pieds à partir de l'extrémité est du quai actuel des bateaux à vapeur, situé au pied de la rue Pitt.

Voici les ouvrages faits au cours du dernier exercice :—

L'entrepreneur fit extraire, tailler et expédier de sa carrière à Cambridge la pierre nécessaire pour ces ouvrages pendant l'automne et l'hiver 1902-3.

Des digues ont été construites en avril 1903 pour permettre de compléter l'ouvrage après que l'eau aura été introduite dans le canal le 1er mai.

L'excavation a été reprise le 1er avril et elle est encore en voie d'exécution.

La préparation des assises et la construction du mur de revêtement ont été reprises le 9 avril et seront achevées en septembre.

De la pierre a été jetée en arrière du mur, qui est terminé.

Relativement à cet ouvrage, un contrat a été passé avec MM. Belhouse, Dillon et Cie, de Montréal, pour la fourniture du ciment employé pour la construction de ce mur de revêtement.

Le 20 mai 1902, il a été passé un contrat avec M. M. P. Davis pour le mécanisme destiné à faire fonctionner les écluses, portes auxiliaires, déversoirs et ponts du canal de Cornwall. Cette entreprise doit être complétée le 15 août 1902.

Cet ouvrage a été entièrement terminé, et l'évaluation finale a été adressée au département le 28 mars 1903.

Un contrat a été passé avec M. M. P. Davis le 6 novembre 1901 pour la construction de postes de commutateurs nécessités par l'installation d'un appareil d'éclairage électrique. Cette entreprise a été achevée et l'évaluation finale a été adressée au ministère le 5 novembre 1902.

Le 25 avril 1903, il a été passé un contrat avec M. M. P. Davis pour installer le mécanisme destiné à faire fonctionner les écluses du vieux canal de Cornwall, et aussi pour les moteurs à poser dans les ateliers du canal de Cornwall. Cette entreprise devra être terminée le 1er août 1903. Ce travail est aujourd'hui en voie d'exécution.

Relativement au supplément de force motrice récemment concédé à l'écluse 18 à la *Paper Mill Company*, j'attire de nouveau l'attention sur la nécessité de reconstruire et d'agrandir le déversoir régulateur à l'ancienne écluse 17.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

(*Ouvert au trafic en 1847.*)

Ce canal est situé à environ 5 milles à l'ouest du village de Dickenson's-Landing, tête du canal de Cornwall. Il fut construit pour éviter un court rapide en amont du village de la Pointe-Farran, et avait environ $\frac{3}{4}$ de mille de long, avec une chute d'écluse de $3\frac{1}{2}$ pieds.

En 1847, le canal primitif fut ouvert au trafic avec une profondeur de 9 pieds. Le canal agrandi, tel qu'il est actuellement, a été prolongé jusqu'à Empey's-Bay, ce qui en porte la longueur à $1\frac{1}{2}$ mille et la chute d'écluse à 4 pieds.

Une fois l'agrandissement autorisé, des soumissions furent demandées par voie des journaux, et, le 1er juin 1877, un contrat fut passé avec la *Canadian Construction Co.* pour l'entreprise des travaux nécessaires et leur achèvement vers le 31 janvier 1899.

Le délai pour l'achèvement a depuis été prolongé.

Les travaux entrepris en rapport avec l'agrandissement comprenaient la construction d'une nouvelle entrée à l'est, autrement dit en aval, au nord de l'entrée primitive et en dehors du grand remous, au pied du rapide.

Aussi, la construction d'une "écluse de flottille", longue de 800 pieds, large de 50, avec une profondeur de 14 pieds sur les buscs à l'eau la plus basse sur le fleuve (l'écluse s'étend de l'eau profonde, à son entrée du côté est, à un endroit qui se trouve à environ 200 pieds à l'ouest de l'ancienne écluse et à peu près en ligne parallèle avec cette dernière sur le côté nord); aussi, le creusement et le redressement du vieux chenal à la tête du vieux canal et son prolongement à travers la pointe Avoyon jusqu'à la baie Empey; enfin, la construction d'une route destinée à remplacer la partie de l'ancien grand chemin prise pour ces travaux d'agrandissement. On se propose de tenir l'ancienne écluse en bon état pour qu'elle puisse servir s'il survenait un accident à la nouvelle.

La nouvelle écluse a été ouverte à la navigation le 6 septembre 1899, et a depuis ce temps servi au passage des vaisseaux d'un fort tirant.

L'ancienne écluse a subi des réparations complètes, et on y a posé de nouvelles portes d'amont. Ce travail était nécessaire, parce qu'on avait cru inutile d'inclure dans la première construction l'écluse de prise d'eau ordinaire à l'entrée d'amont.

Ces ouvrages ont été entièrement complétés le 11 octobre 1902. L'évaluation finale est en cours de préparation.

Le chenal depuis Baker's-Point jusqu'à l'écluse longeant le côté nord du remous a été indiqué en 1901 par une bouée à gaz et deux bouées-espars. Elles ont été enlevées depuis et il est arrivé des accidents aux navires remontant le fleuve à cet endroit.

LES CANAUX DE WILLIAMSBURG.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

(Ouvert à la navigation en 1847.)

L'entrée en aval du rapide Plat, autrement dit canal de Morrisburg, est située à environ 9½ milles à l'ouest de la tête actuelle du canal de la Pointe-Farran. Il était destiné à éviter le rapide Plat. La chute d'écluse requise était de 11½ pieds, et le canal s'étend du village de Morrisburg à la baie de Flagg, une distance 3¾ milles.

Le canal primitif pour vaisseaux d'un tirant de 9 pieds fut ouvert à la navigation en 1847.

On commença en 1884 les travaux d'agrandissement en vue des vaisseaux d'un tirant de 14 pieds; ils comprenaient le creusement et l'élargissement du vieux chenal, la construction d'une nouvelle écluse d'ascension et d'une écluse de prise d'eau de 270 x 45 pieds, de déversoirs d'alimentation, d'un déversoir régulateur, etc., et la construction d'une nouvelle route pour remplacer celle que les travaux d'amélioration du canal avaient fait disparaître.

L'ancienne écluse d'ascension fut également remise à neuf, et le seuil baissé de façon à assurer 9 pieds d'eau à l'eau la plus basse.

Localité.	Section.	Entrepreneurs.	Date du contrat.
Morrisburg	1	Poupore et Fraser	26 janvier 1891.
Mariatown	2	Weddell Dredging Co	12 " 1891.
New-Road	3	Poupore et Fraser	26 " 1891.
Baie de Flagg	4	William Broder	2 avril 1884.
Entrée d'amont		P. H. Gilbert	17 " 1901.

Les travaux ont été terminés sur toutes les sections, excepté à l'entrée d'amont, et les évaluations finales ont toutes été soumises à l'approbation du département.

Entrée d'amont.—Ces travaux consistent à redresser, à approfondir et à élargir le chenal, à enlever les anciennes jetées du nord et du sud, et à construire une nouvelle jetée plus grande avec superstructure en pierre et un brise-glace du côté sud.

L'entreprise de ces travaux a été accordée à M. P. H. Gilbert et commencée le 17 avril 1901.

Voici quels ont été les travaux accomplis durant l'exercice :—

Les travaux de dragage ont été poursuivis jusqu'au 6 septembre 1902, repris le 26 mai, et sont encore en cours.

La maçonnerie en pierre pour la superstructure de la jetée sud a été commencée le 27 novembre 1902, et l'ouvrage discontinué le 15 décembre. Ces ouvrages n'ont pas été repris cette année, à cause de la hauteur de l'eau, mais la pierre qui servira à la maçonnerie est en voie de préparation.

CANAL DES GALOPS.

(Ouvert à la navigation en 1847.)

Il y a entre la tête du canal du Rapide-Plat et le pied du canal des Galops au village d'Iroquois, une étendue de 4½ milles de rivière navigable. Ce qui est aujourd'hui connu comme le canal des Galops fut, à l'origine, fait en deux canaux séparés, par une courte passe navigable entre eux.

Ces canaux furent ouverts avec 9 pieds d'eau en 1847. La section d'aval, ou de l'est, appelée le canal de la Pointe-Iroquois, commençait au village d'Iroquois et s'étendait jusqu'à Presqu'île. Il avait 3 milles de long et une chute d'écluse de 5 pieds et 7 pouces, ce qui permettait d'éviter le rapide de la Pointe-Iroquois.

La section d'amont, ou de l'ouest, désignée sous le nom de canal des Galops, commençait au village de Cardinal et s'étendait en remontant le courant sur deux milles, jusqu'à la tête des rapides des Galops, avec une chute d'écluse de 6 pieds 5 pouces, et faisait éviter les rapides de Cardinal et des Galops, appelés par les anciens expéditeurs "le Galos d'en haut" ou "Chaîne de roches."

Près de 10 ans après l'achèvement de ces canaux, ils furent reliés par une levée, autrement dit le "Canal de Jonction", construite dans le fleuve, et d'autres améliorations, portant la longueur totale du canal à 7½ milles et la chute d'écluse à 14 pieds et 10 pouces, ce qui permet d'éviter le courant rapide sur la courte étendue de fleuve navigable.

En 1888, MM. Murray et Cleveland acceptèrent un contrat du gouvernement pour agrandir l'entrée d'amont ; les travaux comprenaient la construction d'une nouvelle écluse d'ascension dans la baie Ronde, se reliant directement avec le fleuve en aval du rapide des Galops, d'une nouvelle écluse de prise d'eau, toutes deux de 270 pieds de longueur et 45 de largeur, et d'un déversoir d'alimentation. En plus : l'enlèvement de l'ancienne écluse de protection, le creusement, l'élargissement et le redressement du chenal à partir de l'entrée d'amont au delà de la Pointe de McLaughlin jusqu'aux nouvelles écluses de la baie Ronde, une distance d'environ un mille.

L'écluse de Cardinal est aujourd'hui séparée du canal et reliée directement au fleuve, au moyen d'une vaste ouverture pratiquée dans le bord de l'ancien canal, en aval ; les bateaux peuvent ainsi avoir accès du fleuve au quai situé au pied de l'ancienne écluse 26, et desservir le village de Cardinal.

L'amélioration du chenal à la Pointe de McLaughlin, en l'élargissant vers le nord, tel qu'autorisé, a été commencée au moyen de l'excavateur à vapeur en septembre 1900.

Déblai de terre.—Les travaux d'excavation du prisme du canal à l'ouest du chemin des neuf milles ont été commencés le 5 juillet 1903, et se sont continués jusqu'au 6 octobre, date à laquelle tout ce que l'on pouvait enlever avec l'excavateur à vapeur a été achevé. Le reste de ces ouvrages se fera avec la drague.

Les améliorations qui ont été autorisées pour permettre de voir depuis l'écluse d'ascension jusqu'à la tête du canal ont nécessité l'enlèvement d'une partie du côteau de McLaughlin jusqu'à une hauteur de 12 pieds au-dessus du niveau normal de l'eau du canal. Après avoir pris des arrangements pour obtenir l'emplacement nécessaire, les travaux d'excavation ont été commencés en octobre 1902, et continués jusqu'au 9 de décembre, date à laquelle l'ouvrage fut suspendu pour la saison. On reprit l'ouvrage le 2 avril 1903 et il est encore aujourd'hui en voie d'exécution.

Déblai de roche.—Le déblai de roche en dessous de l'eau près de la vieille écluse 27 a été fait pendant le mois d'août 1903.

On a continué à forer et à miner jusqu'au 9 décembre 1902, dans le prisme du canal à l'est du chemin des Neuf-milles et à l'extrémité ouest de la section. Ce travail a été repris le 1er mai 1902 et est encore aujourd'hui en voie d'exécution.

La quantité totale des déblais enlevés fut d'environ 138,000 verges cubes.

Le prolongement de l'encoffrement de la jetée du sud-est en aval de l'écluse d'ascension n° 28, qui a été complété jusqu'au niveau de l'eau haute l'année dernière, a été protégé par un talus en pierre. On construira, pour compléter cet ouvrage, un mur en maçonnerie de quatre pieds au-dessus du niveau normal de l'eau du fleuve, mais on n'a pas l'intention d'entreprendre ce travail cette année, à cause de la hauteur de l'eau.

La protection en pierre des levées du canal est virtuellement terminée ; il ne reste que très peu de chose à faire.

Le clayonnage destiné à protéger la jetée d'amarrage à l'est de l'écluse de prise d'eau fut placé en avril 1903.

Les progrès de cet ouvrage ont été très satisfaisants.

En 1897 le gouvernement demanda des soumissions pour l'agrandissement des autres parties du canal, lequel fut divisé en sections ou entreprises d'environ 3 milles chacune : Iroquois et Cardinal. MM. Larkin et Sangster obtinrent l'entreprise de la section d'Iroquois, et MM. Wm. Davis et Fils celle de Cardinal. Dans les deux cas les travaux devaient être terminés le 31 janvier 1899.

Depuis, les délais d'achèvement ont été prolongés.

Le plan d'agrandissement comprenait l'exhaussement de six pieds du niveau du bief entre Iroquois et Cardinal, c'est-à-dire jusqu'à la hauteur du niveau le plus bas que l'on connaisse sur le fleuve à la tête du rapide des Galops, et une écluse d'ascension à Iroquois suffisante pour éviter la montée entière.

LA SECTION D'IROQUOIS.

Les travaux d'agrandissement dans cette section furent commencés en mai 1897. Ils comprenaient l'excavation d'une nouvelle entrée dans le chenal, la construction de deux jetées d'entrée, d'une écluse à flottille de 800 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur, d'un déversoir, de ponts, de murs de soutènement, etc., et le redressement, le creusement et l'élargissement du canal sur une longueur d'environ 3 milles ; aussi la reconstruction de la route publique au nord de l'ancien canal, etc.

Les travaux de la construction des murs de fondation en maçonnerie de l'aqueduc d'Iroquois, de la réfection et de la réparation du quai de l'Etat au village d'Iroquois, ainsi que de l'élargissement et de l'approfondissement du fossé du côté nord du canal, ont tous été complétés.

Le peu d'ouvrage qu'il restait à faire l'année dernière, consistant à draguer, à gazonner les talus, à creuser et réparer les fossés, à construire des clôtures, des trottoirs, des traverses de fermes, etc., outre une dernière main à mettre aux différentes parties de la section, a été terminé depuis.

Le prisme du canal et l'entrée d'aval ont été déblayés et tous les obstacles tels que les cailloux, etc., ont été enlevés.

Un câble d'éclairage électrique a été placé sous le canal.

On est à préparer l'évaluation finale de ces ouvrages.

LA SECTION DE CARDINAL.

Commençant à l'extrémité occidentale de la section du canal Iroquois, à Presqu'île, elle s'étend vers l'ouest à travers l'arrière du village de Cardinal jusqu'à Gate's-Point, l'extrémité du côté est de l'entreprise de l'entrée d'amont, une distance d'environ 3 milles.

Les travaux comprenant l'élargissement, le creusement et le redressement du vieux canal à chaque extrémité de la section, et la construction d'une partie absolument neuve du canal à travers et sur les deux côtés du village de Cardinal, ce qui entraîne l'excavation du lit du canal, la construction de levées et de leurs murs de protection, de caissons et de revêtements en maçonnerie tout le long de la "Grande Tranchée", ainsi que de piles et de culées pour le pont, etc.

L'ouvrage important est la "Grande Tranchée" en arrière du village de Cardinal, de 5,900 pieds de longueur et de 68 pieds de profondeur au point le plus élevé, ce qui nécessitera l'enlèvement d'environ 2,000,000 de verges cubes de matières.

Déblai de terre.—La quantité totale de déblai dans cette section est d'environ 2,600,000 verges subes. De tous les travaux entrepris il ne reste à faire qu'une faible partie de l'arasement du lit du canal, et à enlever les cailloux qui y font saillie. Une drague, une grue et un plongeur travaillent actuellement à cet ouvrage, qui sera complété cette année.

Déblai de roche.—La quantité totale de déblai de roche dans cette section a été d'à peu près 19,000 verges cubes, dont environ 10,000 étaient contenues dans la roche *in situ*, au fond de la "Grande Tranchée". L'excavation de la roche *in situ* a été terminée le 13 novembre 1902.

Le revêtement en coffrage passant à travers une partie de la "Grande Tranchée" a été terminé dans le cours de la dernière saison. La longueur totale de cet encoffrement est de 5,258 pieds linéaires, et il contient environ 317,000 pieds cubes de bois de charpente, 293,000 livres de fer en boulons et 45,000 verges cubes de blocage, tant à l'intérieur qu'en arrière.

Les murs du revêtement en maçonnerie au ciment de Portland assis sur ce coffrage ont été achevés le 4 octobre 1902. Il reste encore à faire le jointoyage d'une partie de ces murs.

Levées.—Toutes les levées ont maintenant la hauteur et la longueur voulues, mais il faudra réparer les parties qui ont été détruites par des éboulements dans le cours d'avril dernier.

Les travaux de protection des talus de la "Grande Tranchée", au moyen d'un enrochement, ont été parachevés le 22 décembre 1902. L'on est actuellement à réparer cet enrochement où c'est nécessaire.

Le gazonnement dans toute cette section est en cours et sera fini cette année.

Les travaux de protection des talus sur les côtés du canal (aux endroits où il n'y a pas eu d'éboulement) ont été complétés le 20 mai 1903.

On terminera cette année les clôtures dans cette section.

En cours le posage du gravier dans le nouveau chemin public ouvert sur le côté nord de la "Grande Tranchée", ouvrage qui sera achevé cette année.

Les fossés sont pratiquement terminés. Le ponceau en maçonnerie au chemin dit Nine-Mile-Road a été achevé le 13 novembre 1902.

L'on pose actuellement les poteaux d'amarrage nécessaires dans la "Grande Tranchée."

Dans le cours du mois d'avril 1903 de grands éboulements se sont produits dans les levées fraîchement construites tant à l'est qu'à l'ouest de la "Grande Tranchée", par suite de l'abaissement du niveau d'eau dans ce bief. La levée aux éboulis, à l'est de la "Grande Tranchée", a déjà été réparée, et celle à l'ouest de la "Grande Tranchée" le sera cette année.

Les travaux de protection de la levée à la jonction de l'ancien et du nouveau canal, à l'extrémité ouest de la "Grande Tranchée", restent inachevés en attendant que l'on prenne une décision au sujet de la construction d'un quai pour la commodité du village de Cardinal.

Bien que tout le nettoyage dans cette section ait été fait sous la surveillance du personnel des ingénieurs, il ne faut pas le considérer comme définitif, à raison de la nature de la drague employée.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries emploie maintenant au service des bouées la drague de l'Etat qu'on avait spécialement disposée à cette fin.

TRAVAUX DANS LES RAPIDES DES GALOPS.

Ces travaux consistent dans la formation d'un chenal droit de 200 pieds de largeur et de 17 pieds de profondeur à travers les battures connues respectivement sous les noms de Barre d'amont, Battures du nord et de Caledonia, Batture de l'île et Barre d'aval, toutes comprises dans une distance de 3,300 pieds.

Ils sont sous l'eau et consistent à miner et à draguer dans le roc en plein courant du rapide.

Les travaux projetés à l'origine pour le chenal de 200 pieds ont été terminés en novembre 1888, mais vu l'abaissement qui paraît se produire dans la surface du fleuve Saint-Laurent, et dans le but de faire un examen et un levé satisfaisants de son lit, et aussi pour être en mesure de faire disparaître toute obstruction se trouvant au-dessus du niveau spécifié dans le contrat primitif, un marché a été conclu en l'année 1897 avec la Gilbert Brothers Engineering Co. (Limited) pour l'exécution des travaux nécessaires. Les travaux furent commencés la même année. En 1898, il fut décidé d'élargir l'entrée du chenal existant du côté sud, ou vers l'île Adam, en vue de l'élargissement éventuel du chenal primitivement creusé à 300 pieds.

L'outillage employé comprenait une drague, un chaland-foret, des remorqueurs, des chalands, etc., le tout bien adopté aux travaux à faire.

Comme il n'a pas été accordé de crédit pour continuer les travaux en 1902-3, il n'a rien été fait, cependant l'outillage est en bon état de fonctionnement.

Pour compléter le chenal et le rendre sûr, quel que soit le niveau du fleuve, il faudrait élargir la barre d'aval à 300 pieds au fond et enlever ou rouler dans l'eau profonde quelques roches détachées se trouvant à l'extrémité de la batture nord. Quand cela sera fait et qu'on aura achevé le barrage qui ferme le "Gut", le nouveau chenal, le principal chenal du fleuve, servira aux navires de toutes catégories, sauf peut-être aux vieilles barges d'un tirant d'eau de 9 pieds aujourd'hui touées au nombre de quatre ou six par des remorqueurs presque hors de service sous la direction de pilotes incompétents.

CHENAL DU NORD.

Ce chenal commence à environ 1 mille à l'ouest de l'entrée d'amont du canal des Galops et s'étend en droite ligne à l'eau profonde au large de Chimney-Point, une distance de $2\frac{1}{3}$ milles.

Il fut pratiqué pour éviter le chenal naturellement sinueux traversant les eaux américaines ; ce chenal avait environ $\frac{3}{4}$ de mille de longueur, et les vaisseaux auxquels les canaux agrandis d'aujourd'hui sont destinés n'y pouvaient passer avec sûreté.

Les travaux consistent dans le creusage d'un chenal de 200 pieds de longueur, subséquemment porté à 300, à travers le lit du Saint-Laurent et des îles Drummond et Spencer, la construction de levées des deux côtés du chenal, et de jetées et de caissons à ses entrées de l'est et de l'ouest.

L'amélioration projetée ayant été autorisée et des soumissions demandées par la voie des journaux, le contrat fut accordé à MM. A. Cleveland, le 14 mai 1897, les travaux devant être terminés le 31 janvier 1899.

Le délai pour l'achèvement des travaux a depuis été prorogé.

La principale raison qui a porté à demander la construction de ce chenal était de compléter la navigation en eau profonde, ou de 14 pieds, à partir du bief de Prescott jusqu'à la tête du canal et des rapides des Galops, au lieu de suivre à travers les battures de roches l'ancien chenal détourné américain, dans lequel la navigation est restreinte à des navires d'un tirant de 9 pieds, outre que cette route est plus longue de trois quarts de mille que celle du chenal du nord, la plus courte pratiquement entre Prescott et la tête du canal des Galops.

Depuis qu'on a construit le chenal du nord, qui à l'origine n'avait pas 200 pieds de largeur, il est devenu le principal chenal navigable pour les vaisseaux de tout tirant d'eau, et cela se continuera quel que soit l'abaissement des eaux du fleuve.

Dans son état actuel, le chenal a amplement 300 pieds de longueur dans le lit du fleuve, sauf dans un parcours assez restreint à la tête de l'île Spencer, où la longueur totale ne dépasse pas 200 pieds. C'est la largeur qu'il gardera jusqu'au commencement de la prochaine saison, alors qu'on enlèvera les matières réservées au remplage des brise-lames. Le chenal aura alors la pleine largeur de 300 pieds.

Au haut niveau actuel de l'eau dn fleuve, la profondeur dans le chenal est de 17 pieds. L'éclairage du chenal se fait temporairement au moyen d'une bouée à gaz posée à la tête du brise-lames et par une lampe à la jetée de l'entrée d'aval.

On a terminé le revêtement en pierre et les murs talutés dans le lit du canal, mais il reste à construire la ligne projetée de couronnement jugée nécessaire. et les estimations y pourvoient.

Il a été fait, l'année dernière, les travaux suivants :—

Déblai de terre :—Les travaux de dragage se sont poursuivis jusqu'au 9 décembre 1902, afin de préparer l'assiette du brise-lames en coffrage à l'entrée d'amont et d'enlever les matières dans les endroits du chenal non terminé traversant la batture d'amont et l'île Drummond. Le dragage a été recommencé le 27 mars 1903, à la batture d'amont et à l'île Drummond, et continué jusqu'au 30 juin.

Deblai de roche :—Les travaux, consistant à forer et à miner dans le roc solide et les cailloux restant dans le lit du chenal, ont été recommencés le 6 avril 1903, et poursuivis jusqu'au 15 mai, époque à laquelle l'ouvrage était fini.

Le reste des déblais de roc à l'entrée d'aval du chenal du nord, a été réservé pour être employé à la formation du barrage projeté sur le "Gut" (la frontière internationale) entre les îles d'Adam et les Galops, le consentement à cet effet ayant été obtenu du gouvernement des Etats-Unis.

La quantité totale des déblais pendant l'année s'est élevée à 46,000 verges cubes.

Le coffrage à l'entrée d'amont, lequel se compose d'un brise-lames continu sur le côté nord du chenal, à partir de l'île Spencer jusqu'au phare, a été terminé au niveau normal de l'eau en octobre 1902.

Le plan de la construction du barrage projeté au chenal du "Gut" des Galops a été approuvé par le major Symons, ingénieur américain, le 21 janvier 1903, et son remplaçant, le major T. Bingham, ingénieur américain, a depuis fait l'inspection de l'emplament de ce barrage et en a approuvé le choix. Les entrepreneurs commenceront les travaux sans retard, ou aussitôt qu'on aura réglé avec le propriétaire de l'île des Galops, la question du terrain et des dommages causés.

LES BIEFS DU FLEUVE.

La longueur du chenal navigable, à partir de la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall, est d'environ 32¾ milles, dont 30 milles à travers le lac Saint-François.

Il a été balisé entre les deux endroits ci-dessus mentionnés un chenal dont la profondeur minimum est de 16 pieds, à l'eau la plus basse, et qui est généralement utilisé.

Le section de Saint-Régis, à deux milles et demi à l'est de Cornwall, est située à peu près à mi-chemin entre le pied de l'île de Cornwall et l'île First-Crab. Les travaux, à cet endroit, comprennent le dragage d'un chenal de 1,100 pieds de longueur et de 300 pieds de largeur à travers ce que l'on désigne sous le nom de battures de Saint-Régis, et la protection de ce chenal par une digue se terminant par des caissons en charpente. L'entreprise a été adjugée à MM. Manning et Macdonald le 24 mai 1898, et devait être terminée le 30 novembre 1898.

La construction n'a cependant pas été achevée avant l'automne de 1900 ; toutefois, le chenal a été généralement utilisé depuis lors par les vaisseaux de toutes classes, et forme un chaînon important du réseau des canaux de la navigation de 14 pieds ou d'eau profonde.

La section de l'île Hamilton est située entre le septième et le onzième mille à l'est du canal de Cornwall.

Les travaux dans cette section comprennent le dragage d'un chenal ou l'élargissement et le redressement de ce chenal à travers les battures ci-dessous mentionnées, ainsi que la construction d'un caisson-phare sur le Middle-Ground, savoir :—

La batture de l'île de Clark, à 7½ milles à l'ouest de Cornwall ; le dragage à cet endroit a remplacé celui qu'on se proposait de faire à Horseback.

Le Middle-Ground, à 10 milles à l'est de Cornwall.

La batture Highlander, à 10½ milles à l'est de Cornwall.

Il a été passé un contrat le 24 mai 1898 avec MM. Manning et Macdonald pour l'exécution de ces travaux, qui devaient être terminés le 30 novembre 1898.

Le délai mentionné pour l'achèvement a dû nécessairement être prorogé, mais tous les travaux compris dans l'entreprise de Manning et Macdonald sont maintenant finis.

Le compte final a été présenté au ministère le 8 août 1903.

FLEUVE SAINT-LAURENT.

Le fleuve Saint-Laurent relève aujourd'hui du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Le surintendant du canal a le contrôle de la réglementation du niveau d'eau dans les canaux, et des registres du niveau de l'eau tenus par les éclusiers.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
TOM S. RUBIDGE,
Ingénieur surintendant.

M COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux.
Ottawa.

CANAUX DE QUÉBEC.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
MONTRÉAL, 12 septembre 1903.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur les constructions confiées à mes soins pendant l'exercice clos le 30 juin 1903.

Les canaux de cette division comprennent ceux de Lachine, de Soulanges et de Beauharnois, dans le Saint-Laurent ; de Sainte-Anne, de Carillon et de Grenville, dans la rivière Ottawa ; et l'écluse de Saint-Ours et le canal de Chambly, dans la rivière Richelieu.

De tous ces canaux, celui de Lachine est de beaucoup le plus important, par le fait qu'il commence au port de Montréal. Le trafic dans ce dernier canal, au cours de l'exercice qui vient de se clore, accuse une augmentation considérable, comparativement à 1901-2, et la progression se maintiendra tout probablement à l'avenir, tant qu'il n'y aura pas encombrement.

Il me fait le plus grand plaisir de rapporter qu'il n'y a pas eu d'interruption grave à la navigation dans aucun des canaux de cette division au cours de l'exercice.

CANAL DE LACHINE.

Longueur, 8½ milles ; 5 écluses de 270 x 45 pieds ; 14 pieds d'eau sur les buscs ; chute totale, 45 pieds.

Anciennes écluses de 200 x 45 pieds, peuvent être utilisées avec 9 pieds d'eau sur les buscs.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Ce canal a été vidé le 15 mars et rempli de nouveau le 1er avril 1903.

Les réparations et les réfections les plus importantes exécutées durant l'exercice ont été les suivantes :—

Jointoyage des parois latérales des écluses et du bassin.

Posage d'échelles de sauvetage, à 40 pieds de distance les unes des autres, autour du bassin Wellington et des bassins nos 3 et 4, Saint-Gabriel. Ces échelles se composent d'anneaux en fer encastrés dans des creux pratiqués dans les murs en maçonnerie.

Enlèvement d'une paire de portes construites pour l'ancienne écluse n° 1, pour les refaire de façon à ce qu'elles s'adaptent à la nouvelle écluse n° 1.

Construction d'une paire de portes de rechange pour l'écluse n° 5.

Enlèvement des portes des anciennes écluses nos 1 et 2, que l'on est à reconstruire. Ces portes seront renouvelées pour servir de portes de rechange aux anciennes écluses nos 3 et 4.

Construction de culées en béton pour un nouveau pont en acier sur le coursier de décharge du déversoir n° 2, sur la rue du Moulin.

La superstructure a été fournie et posée par la *Dominion Bridge Company.*

Réfection du vireur du pont Wellington. L'ancien vireur était en fonte et le neuf est en acier.

On a couvert en tôle galvanisée les toits du hangar n° 1 de Saint-Gabriel, du hangar à farine n° 1 et de la station d'éclairage à l'électricité de la rue du Moulin.

Réfection de la couverture en tôle du hangar à farine n° 2.

Les toitures métalliques des remises aux ateliers de la rue du Moulin, de même que le hangar n° 2 et les hangars à farine 2, 3, 4 et 5 ont été couvertes d'une couche de ciment Loftus. On a renouvelé les vannes des déversoirs d'alimentation et de décharge

à Lachine, à la Côte Saint-Paul, à Saint-Gabriel et au bassin n° 2, et posé un engrenage perfectionné de fermeture et d'ouverture à tous ces déversoirs.

Posage de 17 gros poteaux d'amarrage en fonte noyés dans le béton sur toutes les écluses qui n'en avaient pas déjà, et renouvellement de 160 poteaux d'amarrage en bois le long des bords du canal.

Posage d'échelles de sauvetage à 40 pieds de distance les unes des autres sur le parement des quais en coffrage autour des bassins n°s 1 et 2 de Saint-Gabriel.

Reconstruction de l'estacade à la tête de la nouvelle écluse n° 2.

L'eau avait affouillé durant l'année un morceau d'environ 75 pieds de longueur du mur taluté sur le côté sud du canal immédiatement à l'ouest du pont du Grand-Tronc de chemin de fer, et ce morceau de mur s'était affaissé d'à peu près quatre pieds. On l'a réparé en avril pendant que le canal était vide.

Il a été acheté un marteau à vapeur vers la fin de l'année. Ce marteau est actuellement aux ateliers de la rue du Moulin et sera installé sous peu.

Les chemins, les clôtures, les bords du canal, les bâtiments, les machines, les chalands, etc., ont été entretenus en bon état durant toute l'année.

On a également bien entretenu l'appareil d'éclairage à l'électricité durant la saison de navigation. L'éclairage du canal au moyen de lampes à arc d'un pouvoir éclairant de 2,000 bougies, placées à 400 pieds de distance les unes des autres, depuis le pont de Brewster jusqu'à la tête de la longue jetée d'entrée à Lachine, se fait maintenant d'une manière parfaite. L'outillage à la station est en très bon état. La station de force motrice sera chauffée à l'électricité l'automne prochain, et des réchauffeurs électriques seront posés à toutes les maisons éclusières.

REVENU.

Réparation des vieilles écluses n°s 1 et 2.

MM. Coulson, Quinlan et Robertson ont signé un contrat pour l'exécution de ces travaux le 29 octobre 1902, et commencé l'ouvrage en novembre 1902. Avant la fin de la navigation ils avaient placé le batardeau dans le bassin n° 2. Les fondations du nouveau pont Blacks ont été construites dans le cours de mars et d'avril derniers, et la superstructure de ce pont, entreprise par la *Dominion Bridge Company*, a été érigée à temps pour l'ouverture de la navigation. Ce nouveau pont, qui a 158 pieds de longueur et 42 pieds de largeur, facilite de beaucoup la circulation dans la rue à cet endroit.

Le batardeau situé en aval de l'écluse d'entrée était achevé vers le 30 juin, et les entrepreneurs faisaient alors tous les préparatifs nécessaires pour pousser les travaux avec vigueur. A la fin de l'année ils avaient démoli et enlevé les parois latérales du nord des deux écluses jusqu'à la ligne où la gelée se fait sentir, et complété différentes sections des murs neufs. Le travail fait jusqu'à présent est excellent. Si les entrepreneurs n'ont pas de contretemps, il est possible que les nouvelles écluses soient achevées à temps pour l'ouverture de la navigation en 1904, ou au moins au commencement de l'été.

Reconstruction du mur sur le côté sud du bassin n° 2.

Ce travail ne peut se faire qu'au printemps, lorsque l'eau du Saint-Laurent est tombée à un certain niveau. Le printemps dernier on a commencé l'ouvrage de bonne heure en avril, et on a continué de travailler jusqu'à la fin du mois. On a refait les fondations avec du béton sur une longueur de 298 pieds vis-à-vis les *Royal Mills* de la *Ogilvie Flour Mills Co.*

Il reste encore à refaire de même les fondations sur une longueur de 863 pieds, après quoi l'on entreprendra le mur qui recouvre les fondations actuelles. Cette partie de l'entreprise sera exécutée beaucoup plus vite, car il sera possible d'y travailler à toutes les saisons de l'année.

Elargissement du coursier de décharge à la Côte Saint-Paul.

Le contrat pour ces travaux a été adjugé à M. O. L. Hénault, qui a commencé l'ouvrage en avril. L'entreprise comprenait la démolition du vieux mur

en maçonnerie du sud du déversoir et la reconstruction d'un nouveau mur en béton de 308 pieds de longueur et de 18 pieds de hauteur, le sommet se terminant en un trottoir. Elle a été complétée au commencement de juin. Outre ces travaux, on a réparé à la journée le plancher du déversoir de décharge.

Le mur du coursier de décharge situé en aval de la partie couverte par l'entreprise ci-dessus devra être réparé le printemps prochain, mais ce travail sera exécuté à même le crédit ordinaire affecté aux réparations.

CAPITAL.

Approfondissement entre les écluses 2 et 3.

Ce travail avance graduellement. On a fait considérablement de creusage pendant l'exercice tant dans le bassin n° 2 que dans celui de Saint-Gabriel. Il a été fait également quelques travaux dans les bassins des marchands de farine.

On ne pourra achever l'approfondissement du bassin n° 2 tant qu'on n'aura pas refait entièrement les fondations du mur sur le côté sud, soit dans une couple d'années.

Murs en talus en amont de la Côte Saint-Paul.

M. J. B. de Lorimier, qui a entrepris ces travaux, les a poursuivis durant l'année, construisant dans le cours d'avril 1,600 verges cubes du mur au-dessous du niveau de l'eau. Il reste à faire 7,500 verges cubes pour compléter le mur du côté nord. A la date du présent rapport la somme totale d'ouvrage fait se chiffre par 9,235 verges cubes du mur et 3,060 verges linéaires du revêtement au-dessus de l'eau.

Levée hydrographique du lac Saint-Louis.

Ces travaux se poursuivent depuis un certain nombre d'années. Dans le cours de la dernière saison on a fait la levée de $5\frac{2}{3}$ milles en superficie, étudié la topographie de 38 milles, et pris 48,857 sondages dans le lac, l'étendue couverte s'étendant de Beaurepaire à un endroit situé à quelque distance à l'est de la Pointe-Claire.

On a aussi consacré beaucoup de temps à nettoyer et balayer le nouveau chenal.

Ces travaux ont été exécutés sous la direction de M. H. R. Lordly.

Installation électrique.

La nouvelle station de force motrice à la Côte Saint-Paul a donné complète satisfaction toute l'année, et l'éclairage du canal, qui se fait par cette station depuis Lachine jusqu'au pont de Brewster, ne laisse rien à désirer. L'installation des appareils destinés à actionner les portes d'écluses et les ventelles ainsi que les différents ponts du canal est lente, car les conditions ne sont pas les mêmes à chaque écluse. On la terminera cependant pour l'ouverture de la navigation. M. L. S. Pariseau surveille ces travaux.

Réparations aux vaisseaux.

Outre les réparations ordinaires faites aux vaisseaux composant la flotte de dragage du canal, je dois rapporter que l'on a renouvelé la chaudière du remorqueur *Frank Pereu.* Ce remorqueur est aujourd'hui l'un des meilleurs et des plus puissants du port de Montréal, et ajoute beaucoup à la capacité de dragage.

CANAL DE SOULANGES.

Longueur 14 milles, 5 écluses de 270 x 45 pieds ; 15 pieds d'eau sur les buscs ; chute totale, 84 pieds.

Suivant les instructions contenues dans votre lettre du 28 février 1903, j'ai pris le contrôle du canal de Soulanges le 1er mars dernier. Depuis cette date jusqu'à la fin de l'exercice, mes efforts ont tendu simplement à me mettre bien au fait des conditions de ce canal.

Comme toutes les structures sur ce canal sont neuves, il y a peu à y faire. Cependant, je remarque qu'il faudra s'occuper sans retard du mécanisme des ventelles d'écluse, car les galets ordinaires en acier et les couronnes de roulement sont déjà très usés. Il faudra les remplacer, aussitôt que possible, par d'autres d'un acier plus dur, autrement il se produira certainement des ruptures.

MM. Quinlan et Robertson ont mis dans le courant de l'année dernière une certaine quantité de pierres dans les murs talutés des sections supérieures du canal, car la petite pierraille employée n'avait pas rempli le but. Mais c'était, je crois, parce que l'on avait mêlé une quantité considérable de terre à la pierre pour remplir l'entaille pratiquée du sommet à quelques pieds au-dessous du niveau de l'eau.

Je dois de plus attirer votre attention sur la condition des berges de ce canal. Le sol qui les compose est de telle nature qu'il est à peu près impossible de retirer l'eau sans courir le risque d'un éboulement grave. La perspective n'est pas encourageante, car s'il devenait nécessaire de réparer quelques-unes des structures il faudrait recourir aux batardeaux, ce qui ferait perdre beaucoup de temps.

Il n'existe pas encore d'ateliers de réparations sur ce canal, mais on doit en construire l'hiver prochain.

Le service électrique sur ce canal est en parfait état. L'année s'est écoulée sans accident d'aucune sorte, sauf la destruction d'un moteur de pont pendant une tempête électrique.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Longueur, 11¼ milles ; 9 écluses de 200 x 45 pieds ; 9 pieds d'eau sur les buscs ; chute totale, 82½ pieds.

Ce canal ne sert qu'à quelques bateaux se rendant au marché, et accidentellement à quelques barges. Le personnel se réduit maintemant à un seul homme par écluse et pont isolé, et trois hommes sont chargés du soin des bateaux passeurs.

Il a été fait en conséquence très peu de travaux sur ce canal dans le cours de l'année ; l'on s'est contenté d'entretenir les chemins et les ponts et de nettoyer les fossés qui charrient l'eau du canal à la rivière.

D'autre part, on a fait des travaux assez importants à la digue et au chemin de Hungry-Bay, que les inondations du printemps dernier avaient considérablement avariés.

Le quai qui se trouve le long du barrage principal à la tête du canal est dans un état de grand délabrement ; c'est l'intention de le réparer dans le cours de l'été et de l'automne de la présente année.

La plupart des bâtiments occupés autrefois par les éclusiers aux différentes écluses ont été loués le printemps dernier.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur 12 milles ; 9 écluses de 118 x 22½ pieds ; 6½ pieds d'eau sur les buscs ; chute totale, 74 pieds.

La navigation sur ce canal n'a été interrompue qu'une seule fois durant l'exercice, soit en octobre 1902, alors que la barge *Pavilion*, avec un chargement de minerai de fer, a coulé bas dans le chenal, à la tête du pont de Sainte-Thérèse. Le propriétaire a abandonné son embarcation, que l'équipe du canal a dû enlever. Le ministre de la Justice a intenté une action pour recouvrer du propriétaire les frais de ces travaux et a obtenu jugement par défaut. Le vaisseau et la cargaison seront sous peu vendus à l'encan.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Les principales réparations exécutées durant l'exercice ont été les suivantes :—

On a réparé les dégâts dans le chemin de halage entre Saint-Jean et l'île Sainte-Thérèse, en avril, et arrêté une fuite importante près du pont de Sainte-Thérèse.

On a enlevé les abords en bois du pont de Sainte-Thérèse pour en reconstruire d'autres en pierraille et en argile de 156 pieds de longueur.

On a déposé 2,000 tonnes de gravier dans le chemin de halage.

Le déversoir de Woods-Creek, à un mille en aval de la ville de Saint-Jean, a été reconstruit.

Ce nouveau déversoir se compose de culées en béton de 25 pieds de longueur, de 3 pieds d'épaisseur et de 13 pieds de hauteur, séparées d'à peu près 25 pieds. Elles sont reliées par une cloison en béton formant deux ouvertures arquées de 10 pieds de largeur chacune, et la chaussée consiste en une couche de béton de 18 pouces d'épaisseur et de 33 pieds de largeur. Il a été construit des murs en ailes également en béton, faisant raccordement étanche avec le bord du canal des deux côtés.

On a reconstruit la culée de l'ouest du pont n° 1.

Le quai de Chambly-Canton a aussi été reconstruit.

L'ancien quai n'était qu'une plateforme assise sur des pilots. Le quai neuf se compose d'un coffrage solide qu'on n'a cependant pas été capable de remplir complètement de pierres avant la fin de l'année.

Il a été construit un drain en tuyaux de grès de 650 pieds de longueur sur le côté occidental du quai au Bassin de Chambly. Les tuyaux ont 15 pouces de diamètre.

On a reconstruit deux chalans plats.

Les fils électriques ont été renouvelés de la station de force motrice au Bassin de Chambly.

Toutes les machines des ateliers ont été entretenues en parfait état durant l'exercice.

REVENU.

Quai du Bassin de Chambly.

Le vieux quai se composait d'une plate-forme en madriers reposant sur des poteaux. Comme ces poteaux étaient sains du côté du canal on les a conservés, et ils servent d'appuis à un revêtement en bois de 4 pouces ; le côté de terre a été reconstruit en bois de charpente de 12 pcs x 12 pouces, et l'espace rempli de pierres des champs recouvertes d'une épaisse couche de gravier.

AQUEDUC-SYPHON.

M. W. J. Finn, l'entrepreneur de cette construction, n'a pu encore terminer son ouvrage dans le cours du dernier exercice. Comme le délai d'achèvement a de nouveau été prorogé, les travaux recommenceront à la fermeture de la navigation.

Mur de protection à l'île Sainte-Thérèse..

L'eau s'étant maintenue à une grande hauteur tout le printemps dernier, l'entrepreneur, M. Joseph Côté, n'a pu terminer la construction du mur avant la fin de l'exercice. Il lui a été accordé du délai en juin, et le budget supplémentaire contenait une certaine somme d'argent pour compléter le mur en question.

On reprendra les travaux aussitôt qu'on pourra disposer de cette somme.

ECLUSE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal, $\frac{1}{8}$ mille ; une écluse de 200 x 45 pieds ; 7 pieds d'eau sur les buscs ; chute totale, 5 pieds.

A part les réparations ordinaires aux terrains, bajoyers d'écluse, portes d'écluse, bâtiments, chalands, etc., on a fait ici durant l'année les travaux suivants :—

Il a été construit une remise pour emmagasiner les portes d'écluse de rechange.

On a érigé un moulin à vent, avec un réservoir, dans l'étage d'en haut de la boutique du forgeron. L'eau sera ainsi distribuée dans les différents bâtiments, et, en cas d'incendie, on aura les moyens de le combattre.

REVENU.

Barrage de Saint-Ours.

La culée de l'ouest de ce barrage était déjà depuis quelque temps dans un état menaçant. Cette culée se compose d'un mur solide en pierres assis sur pilotis, dont quelques-uns s'étaient affaissés, l'eau ayant emporté l'argile qui les entourait. On a démoli 50 pieds de longueur du mur pour y planter de nouveaux pilots bien noyés dans du fort béton, et l'on a eu beaucoup de difficulté à enlever l'argile et le remplage en pierres en arrière du mur. Une partie du nouveau mur a été également construite en béton.

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

Longueur, $\frac{1}{8}$ mille ; une écluse de 200 x 45 pieds ; 9 pieds d'eau sur les buscs ; chute totale, 3 pieds.

La vieille écluse est encore utilisable ; elle a 200 x 45 pieds, 6 pieds d'eau sur les buscs, et une chute totale de 3 pieds.

Toutes les structures à cette écluse et aux entrées ont été tenues en bon état dans le cours de l'exercice, et voici les travaux qu'on a accomplis, à part les réparations d'entretien ordinaires.

Reconstruction de quatre petits ponts en amont et en aval de l'écluse.

Reconstruction de partie de digue en aile en amont de l'écluse, avariée par la glace, ainsi que je le rapportais l'année dernière.

Nouveau plancher sur une section de 240 pieds de la digue en question plus haut. On a aussi recouvert le brise-lames situé à la tête de cette digue.

Construction d'un phare et érection d'un nouveau sémaphore.

On a épandu 500 verges cubes de terre végétale des deux côtés des écluses.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

Canal de Carillon.—Longueur, $\frac{3}{4}$ mille ; 2 écluses de 200 x 45 pieds ; 9 pieds d'eau sur les buscs ; chute totale, 16 pieds.

Canal de Grenville.—Longueur, $5\frac{3}{4}$ milles ; 5 écluses de 200 x 45 pieds ; 9 pieds d'eau sur les buscs ; chute totale, $43\frac{3}{4}$ pieds.

Ces deux canaux sont placés sous les soins d'un gardien. Ils sont séparés l'un de l'autre par une étendue de rivière navigable d'à peu près cinq milles de longueur, et dans cet intervalle se trouve l'ancienne écluse de la Chute-à-Blondeau, qui a été abandonnée, depuis l'achèvement du barrage à la tête du nouveau canal de Carillon, en 1883, le barrage ayant pratiquement fait disparaître la chute.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Suit une liste des plus importants items de réparations exécutées au cours de l'exercice, à part les réparations d'entretien ordinaires :—

Reconstruction avec fondations en béton des deux culées du pont du chemin de halage sur le creek de McBean.

Démolition et reconstruction avec de la pierre neuve d'un morceau du mur d'à peu près 100 pieds de longueur sur le côté nord des abords d'aval de l'écluse n° 6.

Achèvement des réparations d'une partie du barrage de Carillon.

Comme je le mentionnais dans mon rapport de l'année dernière, les conditions de la température, au cours de l'hiver 1901-2, ont empêché l'achèvement de ces travaux. Les caissons, qui avaient été ou déplacés ou emportés par l'eau au printemps, ont été reconstruits ou remis en place, et on les a recouverts d'un plancher. Le barrage est maintenant sûr.

REVENU.

Jetée conductrice à l'entrée d'amont du canal de Carillon.

MM. Martineau, Fils et Lemoine, les entrepreneurs des travaux en question, ont repris l'ouvrage en mai 1902, en commençant par la démolition de la vieille superstructure en bois. L'eau s'est maintenue très haute dans la rivière jusqu'à la fin d'août, et l'on n'a commencé que le 3 septembre à poser la nouvelle fondation en bois. Du 9 septembre au 25 novembre il a été construit une section du mur en béton à partir du point atteint l'année précédente jusqu'à un point situé à environ 200 pieds à l'ouest du mur de l'écluse, soit une longueur totale de 280 pieds.

La dernière section sera achevée vers la fermeture de la navigation cette année.

Le béton posé jusqu'ici est d'excellente qualité, et les travaux en général sont très satisfaisants.

M. F. J. Lynch dirige les travaux de construction sur ces canaux. Il a continué dans le cours des mois d'hiver le levé des canaux de Carillon et de Grenville, dont je parlais dans mon dernier rapport annuel, et commencé à préparer les plans et les devis pour la réfection du quai à l'entrée d'amont du canal de Grenville. Des soumissions pour ces travaux seront demandées sous peu.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ERNEST MARCEAU,
Ingénieur surintendant des canaux de Québec.

P.S.—On trouvera dans les annexes du présent rapport des états tabulaires indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses aux entrées d'amont et d'aval de chaque canal, des états des amendes et dommages-intérêts perçus durant l'exercice 1902-3, et des états indiquant les dates de la fermeture et de l'ouverture de la navigation sur chaque canal.—E. M.

CANAUX DE QUÉBEC.

ÉTAT indiquant la fermeture et l'ouverture de la navigation.

Nom du canal.	Fermeture.	Ouverture.
Canal Lachine	6 déc. 1902	1er mai 1903.
Canal Beauharnois	30 nov. 1902	1er " 1903.
Canal Chambly	30 " 1902	1er " 1903.
Ecluse de Saint-Ours	30 " 1902	8 avril 1903.
Canaux de Carillon et Grenville	30 " 1902	27 " 1903.
Ecluse de Sainte-Anne	30 " 1902	28 " 1903.
Canal Soulanges		1er mai 1903.

CANAL LACHINE.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de la nouvelle écluse n° 1 (entrée d'aval) et de la nouvelle écluse n° 5 (entrée d'amont) durant l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Mois.	Nouvelle écluse n° 1, busc d'aval.				Nouvelle écluse n° 5, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1902.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	20	1	19	0	17	3	16	6
Août	19	5	17	8	16	8	15	9
Septembre	17	11	16	11	15	10	15	0
Octobre	17	7	17	0	15	9	15	1
Novembre	19	0	17	3	16	4	15	3
Décembre	37	2	18	5	17	5	15	4
1903.								
Janvier	33	5	26	7	17	8	15	0
Février	28	3	25	0	16	6	14	10
Mars	43	2	25	5	19	9	15	4
Avril	24	0	18	10	18	9	17	9
Mai	19	9	18	3	18	1	17	5
Juin	18	10	17	6	17	9	16	9

Busc de l'ancienne écluse n° 1, 2 pds 2 pcs au-dessus du seuil de la nouvelle écluse n° 1.
Busc de l'ancienne écluse n° 5, 5 pds 0 pc au-dessus du seuil de la nouvelle écluse n° 5.

CANAL BEAUHARNOIS.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 6 (entrée d'aval) et de l'écluse n° 14 (entrée d'amont) durant l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Mois.	Écluse n° 6, busc d'aval.				Écluse n° 14, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1902.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	11	6	10	11	11	8	11	5
Août	10	11	10	4	11	9	11	3
Septembre	10	4	9	9	11	7	10	9
Octobre	9	9	9	6	11	4	10	10
Novembre	10	2	9	6	11	5	10	4
Décembre	14	0	10	0	11	4	10	5
1903.								
Janvier	16	4	12	0	11	10	10	6
Février	18	9	12	6	11	6	10	0
Mars	14	0	12	11	12	4	11	2
Avril	12	11	12	2	12	3	11	7
Mai	12	2	11	8	11	11	11	7
Juin	11	11	11	6	11	11	11	6

CANAL CHAMBLY.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 9 (entrée d'aval) et de l'écluse n° 1 (entrée d'amont) durant l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Mois.	Ecluse n° 9, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1902.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	13	5	11	11	10	6	9	4
Août	12	0	10	7	9	5	8	7
Septembre	10	9	9	6	8	11	7	10
Octobre	10	6	9	2	8	8	7	7
Novembre	12	4	10	3	9	8	8	2
Décembre	12	7	9	7	8	11	7	0
1903.								
Janvier	16	2	12	1	9	1	8	7
Février	15	11	14	7	9	9	9	2
Mars	22	6	15	10	13	6	9	9
Avril	20	5	15	4	13	8	11	4
Mai	15	7	11	2	11	9	8	10
Juin	11	2	10	4	9	0	8	5

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs à l'écluse de Saint-Ours, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1902.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	11	8	10	0	11	1	10	1
Août	10	7	8	6	10	3	9	5
Septembre	8	9	7	7	9	7	8	10
Octobre	8	11	7	4	9	8	8	9
Novembre	10	2	8	0	10	9	9	4
Décembre	12	4	9	0	9	7	8	8
1903.								
Janvier	12	10	10	3	9	10	8	5
Février	14	7	12	2	10	4	9	8
Mars	24	0	15	4	19	7	11	4
Avril	18	10	13	6	15	2	12	2
Mai	13	7	10	10	12	3	9	10
Juin	11	9	9	9	9	10	9	5

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse Sainte-Anne, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1902.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	12	0	11	5	13	8	12	4
Août	11	8	10	9	12	4	11	3
Septembre	10	10	10	2	11	3	10	8
Octobre	10	4	10	2	11	5	10	10
Novembre	11	3	10	5	13	1	11	5
Décembre	12	8	11	1	13	1	12	0
1903.								
Janvier	12	8	10	11	12	0	11	3
Février	12	0	10	8	11	11	10	8
Mars	14	9	11	0	16	3	11	6
Avril	13	10	12	10	15	4	14	4
Mai	13	0	12	6	15	0	13	9
Juin	12	8	11	4	14	1	13	3

CANAL DE CARILLON.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses n°s 1 et 2, canal de Carillon, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 2, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1902.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	15	2	13	6	15	5	13	6
Août	13	7	12	0	13	5	12	0
Septembre	12	3	11	10	12	0	11	4
Octobre	12	7	11	11	12	6	11	6
Novembre	14	8	12	6	14	10	12	6
Décembre	14	7	13	9	17	10	13	9
1903.								
Janvier	13	8	13	2	16	9	12	10
Février	13	11	13	3	14	9	13	5
Mars	19	1	13	4	17	11	13	10
Avril	16	10	15	6	16	11	15	7
Mai	16	9	15	2	17	1	15	6
Juin	15	7	14	7	15	7	14	6

CANAL DE GRENVILLE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses n°s 3 et 7, canal de Grenville, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Mois.	Ecluse n° 3, busc d'aval.				Ecluse n° 7, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1902.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	18	9	16	4	16	0	13	8
Août	16	4	14	6	13	8	12	0
Septembre	14	8	13	8	12	0	11	2
Octobre	15	0	13	11	12	4	11	3
Novembre	18	0	15	0	15	6	12	4
Décembre	20	5	16	11	15	0	14	2
1903.								
Janvier	21	6	16	8	14	2	12	10
Février	21	7	17	11	12	10	11	5
Mars	22	10	18	4	18	10	12	1
Avril	20	7	19	0	17	8	16	2
Mai	20	11	18	10	18	0	16	2
Juin	19	0	17	9	16	6	15	0

CANAL DE SOULANGES.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 1 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 6 à l'entrée d'amont, durant l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 6, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1902.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet								
Août								
Septembre								
Octobre								
Novembre								
Décembre								
1903.								
Janvier								
Février	20	3	18	8	17	2	17	0
Mars	21	4	20	0	18	0	17	0
Avril	20	3	19	4	17	6	17	1
Mai	19	4	19	1	17	5	17	1
Juin	19	3	18	5	17	2	16	9

CANAL DE SOULANGES.

ETAT des dommages-intérêts perçus durant l'exercice clos le 30 juin 1903.

Date.	Nom du vaisseau.	Nom du propriétaire.	Cause des dommages-intérêts.	Montant payé.
1902.				$ c.
30 juillet..	Yacht *Dream*	*Mont. Transp. Co.*	Avaries aux marches de l'écluse n° 3.	20 00
12 sept ...	Vap. *Turret Cape*	*Turret SS. Co.*.....	Avaries aux portes auxiliaires de l'écluse n° 4.	40 00
12 " ..	Vap. *Turret Chief*.....	*Turret SS. Co.*...	Avaries aux portes auxiliaires de l'écluse n° 4.	40 00
			Total..... .	100 00

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

ETAT des amendes perçues durant l'exercice clos le 30 juin 1903.

Date.	Nom du vaisseau ou de l'embarcation.	Nom du propriétaire.	Cause de l'amende.	Montant payé.
1902.				$ c.
15 août. ..	Train de bois	E. Cook.....	Retard causé au bat.-pos. *Sovereign*.	5 00

CANAL DE CHAMBLY.

ETAT des amendes perçues durant l'exercice clos le 30 juin 1903.

Date.	Nom du vaisseau ou de l'embarcation.	Nom du propriétaire.	Cause de l'amende.	Montant payé.
1902.				$ c.
20 oct.....	Bat. *F. W. Fonda*.....	Capit. W. H. Fontaine	A laissé enlever de son bâtiment du bois à pâte à papier	5 00
17 nov.. ..	Bat. *Singleton*.....	Capit. Th. Senécal....	" " ..	5 00
12 sept ...	Dragueur.....	Daly Hammond et Cie.	Pierre de l'écluse n° 2 brisée.	10 00
12 " ...	Bateau	Capit. Paquet.....	A frappé le pont n° 7.....	5 00
			Total.....	25 00

CANAL WELLAND.

SAINTE-CATHERINE, ONT., 1er juillet 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur l'exploitation et l'entretien du canal Welland et de ses ramifications pour l'exercice clos le 30 juin 1903.

Le canal a été fermé le 16 décembre 1902, et ouvert à la navigation le 13 avril 1903.

Il n'y a pas eu d'interruption à l'exploitation du canal durant l'exercice. Plusieurs fuites se sont produites dans les différentes levées, et un éboulement qui avait l'air dangereux a commencé dans la haute levée à la tête de l'écluse n° 16, cependant il n'a pas été jugé nécessaire de vider le canal pour faire toutes ces réparations d'une manière satisfaisante.

Des indices de vétusté s'accusent un peu partout dans le canal, et l'on peut s'attendre maintenant à des embarras assez graves par suite de fuites dans les levées, d'affouillement dans les fondations, etc.

Les différents travaux qu'il a fallu faire pour améliorer la navigation de ce canal ont été exécutés l'année dernière d'une façon satisfaisante.

Vingt-cinq portes d'écluse sont maintenant munies des nouvelles ventelles et engrenages d'ouverture et de fermeture, une amélioration dont on avait grand besoin.

M.M. Megann et Phin ont beaucoup avancé l'approfondissement de la section des déblais de terre située entre Thorold et Port-Calborne.

Bien que M.M. Hogan et Macdonell n'aient pas complété leur entreprise de l'approfondissement de la tranchée dans le roc entre Port-Colborne et Humberstone, ils y ont cependant pratiqué un profond chenal, grâce auquel les bâtiments naviguent maintenant sans difficultés dans cette partie du canal.

L'amélioration la plus importante opérée sur le canal, savoir, l'enlèvement de la pile centrale des vieux ponts, est maintenant très avancée. Les fondations de deux nouveaux ponts, l'un à la "jonction", à un mille au sud de Welland, et l'autre à Stonebridge, à un mille au nord de Port-Colborne, ont été construites à l'entreprise par M. Joseph Battle dans le cours de l'automne et de l'hiver derniers, et dessus la *Hamilton Bridge Works Co.* a érigé deux nouveaux ponts tournants en acier continuant la chaussée qui s'étendent d'un côté à l'autre du canal, et laissent ainsi un chenal libre de plus de 100 pieds de largeur. La vieille pile centrale des anciens ponts a été enlevée à l'entreprise par M.M. Megann et Phin avant l'ouverture du canal le printemps dernier. L'enlèvement de ces vieilles piles de centre a donné grande satisfaction aux expéditeurs utilisant le canal. On espère qu'à l'ouverture de la navigation l'année prochaine il aura été enlevé trois autres de ces piles centrales.

La reconstruction du barrage et du pont sur la Grande-Rivière à Dunnville a été achevée l'hiver dernier par les entrepreneurs, M.M. Hutchinson, Lattimore et Lalor.

On a approfondi et élargi dans le courant de l'automne dernier une partie du fossé courant du côté sud du canal d'amenée, à l'ouest de Marshville, mais comme le temps a été pluvieux l'ouvrage n'a pas été tout à fait complété. On le terminera cet automne.

Le fossé à ciel ouvert qui traversait le village de Port-Colborne, sur le côté est du canal, a été remplacé par un drain en tuyaux de grès de 18 pouces, bien recouvert; c'était une amélioration très nécessaire.

Quatre nouvelles ventelles en acier ont été posées dans le déversoir d'alimentation à Port-Colborne pour remplacer les anciennes, lesquelles ne donnaient pas satisfaction et empêchaient le libre écoulement de l'eau.

En mars dernier on a pompé l'eau de l'écluse n° 2 sur le nouveau canal, et le busc d'aval a été abaissé de deux pieds. L'ancien radier de l'écluse a été enlevé ainsi que le seuil principal et deux moises du busc d'amont. Ces travaux ont coûté environ $9,000 et ont été faits par l'équipe du canal. L'amélioration fait disparaître toute possibilité que la profondeur navigable du canal soit réduite à 12 pieds si le long mur de soutènement placé entre les écluses 1 et 2 était emporté, chose qui pourrait bien arriver.

On projète d'abaisser l'hiver prochain le seuil des portes auxiliaires en amont de Thorold.

Parmi les diverses réparations générales exécutées au cours de l'exercice, on peut mentionner les suivantes :—

On a achevé le jointoyage des écluses et des déversoirs du nouveau canal.

Les murs de soutènement des différentes écluses, qui s'étaient affaissés de un à six pieds, ont été exhaussés au moyen de béton jusqu'à leur niveau primitif.

Le dessus de la pile de l'est à Port-Dalhousie, que les vagues emportaient, a été remplacé par une couche de béton au ciment de Portland d'une épaisseur d'à peu près six pouces.

Il a été posé de nouveaux bras pour hisser les portes d'écluse dans le chantier de Port-Dalhousie.

VIEUX CANAL.

Le vieux canal a été vidé du 6 au 20 avril, et l'on a profité de ce temps pour y exécuter beaucoup de réparations très pressantes. L'eau avait affouillé les fondations de plusieurs des déversoirs régulateurs d'une façon dangereuse, et il a fallu dans un cas plus de 200 verges de béton pour remplir la partie enlevée sous la fondation d'un de ces déversoirs (le n° 7). On a aussi découvert que les fondations de plusieurs des écluses avaient été également affouillées, et on les a réparées aussi bien qu'il a été possible pendant le temps dont on pouvait disposer. Je ne crois pas que, vu l'état actuel de ces écluses et déversoirs, il soit nécessaire de vider de nouveau le canal d'ici à trois ou quatre ans.

On a profité du temps qu'il n'y avait pas d'eau dans le canal pour placer une nouvelle ventelle dans une ouverture jusqu'ici inutilisée de chaque déversoir, et deux nouvelles ventelles dans quelques-uns des déversoirs les plus importants. Ces nouvelles ventelles permettent de contrôler parfaitement l'eau et la régularisation en est faite beaucoup mieux qu'auparavant.

Plusieurs fuites dans les levées ont été heureusement arrêtées sans nuire aux sources de puissance hydraulique existant le long du canal.

Un affouillement sérieux s'est produit l'automne dernier dans le canal de dérivation, dans la cité de Sainte-Catherine. Ce canal appartient à la *Kinleith Paper Company* ; les réparations ont été exécutées par l'équipe du canal, car personne autre dans le voisinage n'avait l'outillage voulu.

Une équipe d'ouvriers a été constamment employée à nettoyer le canal et à enrocher les talus.

EN GÉNÉRAL.

Il a été distribué des casquettes d'uniforme à tous les éclusiers et gardiens de ponts.

Aucun embarras n'a été causé par les basses eaux des lacs Erié et Ontario.

Depuis l'ouverture de la navigation au printemps, le trafic du canal a considérablement augmenté comparativement aux dernières années, et cela se continuera certainement, car un grand nombre de nouveaux bâtiments parcourent cette route.

Les employés suivants ont été pensionnés durant l'exercice : MM. John Sullivan, Henry Hare et John Corbett.

M. R. Edgraft, un employé retraité, est mort à Port-Dalhousie le 3 décembre 1902.

Annexé au présent rapport se trouve un état des amendes perçues pour contravention aux règlements des canaux. Aussi un état des dommages causés aux propriétés du canal, et les montants perçus à ce sujet et à qui payés. De plus, un état indiquant le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses à Port-Dalhousie et à Port-Colborne pendant chaque mois de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. L. WELLER,
Ingénieur surint ndant.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

CANAL WELLAND.

RELEVÉ des dommages causés aux ouvrages du canal Welland pendant l'exercice clos le 30 juin 1903, et des montants reçus ou à recevoir pour couvrir ces dommages.

Date du dommage.	Nom du bâtiment.	Montant du dommage.		Date du paiement.	Où payé.
		Payé.	Impayé.		Bureau du receveur
1894.		$ c.	$ c.	1903.	
9 juin	Steamer *Sam Marshall*.....	40 75	.....	20 mai.....	Port-Dalhousie.
1898.					
20 juin ...	" *Business*.....	9 83	....	17 juin.	Port-Dalhousie.
1902.				1902.	
7 août	" *Jas. Duncan*.....	80 52	... .	27 nov.	Port-Colborne.
				1903.	
2 déc.	" *W. J. Haskell*	35 03	.....	10 avril	Port-Dalhousie.
		166 13	.....		

CANAL WELLAND.

RELEVÉ des amendes perçues des propriétaires de navires pour contravention aux règlements du canal, et des éclusiers pour négligence dans l'accomplissement de leurs fonctions, pendant l'exercice clos le 30 juin 1903.

Date de l'amende.	Nom du bâtiment.	Montant de l'amende.		Date du paiement.	Où payée.
		Payée.	Impayée.		Bureau du receveur.
1902.		$ c.	$ c.	1902.	
1er oct..	Steamer *Peshtigo*....	5 00	.....	22 oct.....	Port-Colborne.
18 " ..	" *Melbourne*.....	10 00	....	30 "	"
	Eclusiers.				
8 juillet...	Harry McAvoy..... ...	5 00	....	24 sept.....	Sainte-Catherine.
27 août...	James Ellis.	10 00	....	20 "	"
27 " ...	D. Mathewson	5 00	....	20 "	"
27 " ...	Mich. Moran.....	5 00	.. ..	20 "	"
11 nov....	J. M. Woodall.....	5 00	. .. .	18 déc.	"
11 " ...	R. Brownlow.....	5 00	.....	18 "	"
		50 00	... .		

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau sur le bus^c d'aval de l'écluse n° 1, nouveau canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice clos le 30 juin 1903.

Mois.	Busc d'aval.				Mois.	Busc d'aval.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1902.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1903.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	16	2	15	4	Janvier	15	1	14	3
Août	16	3	14	11	Février	15	1	14	7
Septembre	15	11	15	5	Mars	16	1	14	9
Octobre	15	7	15	0	Avril	16	9	15	11
Novembre	15	5	14	10	Mai	16	9	16	5
Décembre	14	10	14	5	Juin	16	6	16	3

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau sur le busc d'amont de l'écluse n° 26 de Port-Colborne, nouveau canal Welland, pour l'exercice clos le 30 juin 1903.

Mois.	Busc d'amont.				Mois.	Busc d'amont.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1902.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1903.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	16	2	14	8	Janvier	15	9	13	1
Août	15	10	14	10	Février	15	3	13	8
Septembre	15	9	13	3	Mars	15	8	14	0
Octobre	16	5	13	11	Avril	15	8	14	7
Novembre	15	1	13	7	Mai	16	0	14	3
Décembre	15	11	10	10	Juin	15	9	14	10

CANAL DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
PETERBORO, 15 juillet 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les travaux du canal de la Trent dont j'ai eu la direction pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903. Le canal de la Trent est un terme qui s'applique aux différentes constructions destinées à améliorer la navigation et aux différentes étendues d'eau navigables situées entre la ville de Toronto, sur le lac Ontario, et la baie Georgienne, dans le lac Huron.

L'objet des travaux est de relier ensemble les différentes étendues navigables. Quand les présentes entreprises auront été terminées, il ne restera plus à construire que trois courts canaux relativement peu coûteux pour terminer cette voie navigable, grâce à une série de lacs, depuis le lac Huron jusqu'au lac Ontario.

Un coup d'œil jeté sur la carte de cette région fera voir de suite la longueur considérable des étendues d'eau navigables formées par la nature comparativement à la longueur qu'll faudra obtenir par des moyens artificiels pour en faire le raccordement. Chaque fois que cela a été possible on a utilisé le lit des belles rivières qui se rencontrent dans tout ce parcours, et de cette manière le mode de construction employé est relativement peu coûteux, tandis que les frais d'entretien futurs seront réduits à un chiffre minimum. Dès 1835 le gouvernement impérial avait choisi cette route comme étant la plus naturelle et la plus praticable pour établir une voie par eau entre le lac Ontario et le lac Huron, et il a dépensé des sommes considérables pour mettre ce projet à exécution. En réalité, le gouvernement a fait voter à cette époque un crédit suffisant pour construire la partie entre le lac Ontario et le lac du Baume (*Balsam Lake*). Les travaux alors faits ont toujours été utilisés depuis pour le trafic local.

Quand les deux divisions actuellement en voie de construction seront terminées, il y aura une ligne continue de navigation entre les chutes de Heeley et les ports du lac Simcoe, une distance d'environ 160 milles. Bien qu'on ait pourvu à un tirant d'eau de six pieds sur tous les seuils, on a cependant acheté tous les terrains qu'il faudra inonder pour avoir un tirant d'eau de huit pieds dans les nouvelles sections en voie de construction, en sorte que si l'on a besoin de ce tirant d'eau de huit pieds on pourra l'obtenir à un coût additionnel relativement faible.

Comme les marchands de bois utilisent aussi cette voie pour le flottage des billes jusqu'à leurs scieries, et que bon nombre de ces étendues d'eau aujourd'hui navigables ne servaient auparavant qu'aux fins en question, il existe un nouvel état de choses pour lequel l'on devra prévoir. Jusqu'à présent les marchands de bois se sont peu souciés de laisser dans le chenal des billes imbibées d'eau après le passage du train de bois, ce qui est très dangereux et constitue une grande menace à la navigation. Il faudrait faire des règlements défendant de laisser dans le chenal navigable ces billes imbibées d'eau, reposant au fond par un bout quand l'autre n'affleure la surface que de quelques pouces, car pendant la nuit il est impossible de les apercevoir. Il s'est déjà produit pour cette raison plusieurs accidents ; des bâtiments ont frappé ces billes, et dans certains cas, le bordage du vaisseau a même été défoncé.

ENTRETIEN.

La navigation s'est fermée le 28 novembre 1902 et elle s'est ouverte le 2 août 1903.

L'eau s'est maintenue sur les buscs des écluses à une hauteur très passable pendant toute la saison, bien qu'il y ait lieu à beaucoup d'amélioration relativement à sa régularisation dans les différentes sections du canal. L'approvisionnement d'eau est aujourd'hui réglé par trois différentes autorités, savoir : le gouvernement fédéral, le gouvernement pro-

vincial d'Ontario et les marchands de bois ; en conséquence il n'est pas surprenant qu'il y ait des plaintes pendant un temps de sécheresse. Comme la contrée drainée est immense et que la région se déboise d'année en année, il devient plus difficile de régler l'eau convenablement. La régularisation de l'eau entre Lakefield et Peterborough est aussi, dans les circonstances actuelles, très peu satisfaisante, et les embarras accroîtront à mesure que se développera la puissance hydraulique aux différents barrages le long de la rivière. Comme les scieries de Young's-Point et de Lakefield se servent de tout le surplus d'eau, tout chômage temporaire arrête presque l'écoulement entier de l'eau, de sorte que les scieries établies plus bas sont souvent forcées de chômer pendant le même temps. En obligeant les propriétaires de sources de puissance hydraulique à Lakefield et aux autres barrages d'avertir les gardiens des barrages quand il leur faut suspendre temporairement leur exploitation pour faire des réparations, ou de laisser alors échapper une plus grande qnantité d'eau, on ferait disparaître la cause des plaintes.

Parlant de l'approvisionnement de l'eau, on ne connait pas généralement l'existence du vaste réseau de réservoirs qui se trouve dans la région au nord de la route directe du canal. Grâce à un levé récent de ces réservoirs, on a acquis la certitude qu'il y a présentement plus de cinquante barrages, lesquels contrôlent une étendue approximative de 70,000 acres d'eau pouvant emmagasiner au delà de 25 billions de pieds cubes d'eau, abstraction faite de la quantité considérable que pourraient emmagasiner de nombreux autres barrages s'ils étaient construits. L'emmagasinage et l'administration convenables de la vaste quantité d'eau en question sont des choses de la plus haute importance, non seulement pour la navigation, mais pour les grands établissements commerciaux qui se trouvent le long de la vallée de la Trent. Le trafic sur ce canal a presque doublé durant les dix dernières années—il y a dix ans le nombre total des éclusages n'était que de 2,500—aujourd'hui ils se chiffrent par 5,299, soit une augmentation de 114 comparativement à ceux de l'année dernière. Cela ne représente pas d'une façon exacte le trafic de ce canal, attendu que, sur bon nombre des plus longues routes, les steamers ne traversant aucune écluse, on n'y tient point de notes. Il y a 30 steamers et plus qui font le commerce entre Lakefield et le lac du Baume, sans compter un grand nombre de petits steamers appartenant à des particuliers.

Il y a cinq steamers qui voyagent sur la section du canal entre Peterboro et les chutes de Heeley, et plusieurs sur le lac Simcoe. Bon nombre des plus gros steamers sont de dimensions considérables ; quelques-uns transportent jusqu'à 450 passagers.

RÉPARATIONS.

Réparations exécutées :—

ROSEDALE.

Réparé le loquet du pont tournant.

CHUTES FÉNELON.

Une des ventelles brisée des portes du centre a été réparée. On a renouvelé la garniture en bois des chardonnets. Les bajoyers de l'écluse ont été rejointoyés.

BOBCAYGEON.

Le busc des portes d'amont a été calfaté. Les portes ont été peinturées.

BUCKHORN.

Le barrage a été étanché. Il faudra bientôt reconstruire entièrement ce barrage tellement usé par les eaux, depuis si longtemps qu'il dure, que le réparer convenablement coûterait presque autant que le neuf. On a construit un nouveau magasin du côté nord de l'écluse, et peinturé le pont et les portes.

LOVESICK.

Le plancher de la jetée d'entrée sur le côté ouest de l'entrée d'amont a été renouvelé. On a également réparé le tablier du barrage.

BURLEIGH.

Il a été construit un nouveau magasin de 24 par 36 pieds. Les ventelles des portes du centre ont été enlevées et ajustées pour les faire fonctionner plus facilement. Il a été fourni de nouvelles aiguilles pour le barrage.

YOUNG'S-POINT.

On a renouvelé quelques-unes des rainures des aiguilles dans le barrage, réparé le tablier et fournir de nouvelles aiguilles.

LAKEFIELD.

Les vieux poteaux d'amarrage en bois sur le quai étaient tellement pourris qu'on ne pouvait s'en servir avec sûreté, et on leur en a substitué d'autres en fer, boulonnés à des blocs de béton enfoncés dans le sol. Les pièces de dessus du quai ont été renouvelées.

BARRAGE N° 2, DIVISION DE PETERBORO.

La levée en aval de la culée du barrage sur le côté ouest a été fort affouillée, et l'on a comblé le vide au moyen de pierres, etc.

BARRAGE DE NASSAU.

Le remplage en cailloux sur le côté d'en bas du barrage vis-à-vis le pertuis de l'ouest a été emporté par l'eau. On a renouvelé le remplage avec des cailloux plus gros.

PETERBORO.

Il a été construit de nouvelles portes d'aval. Les portes d'amont ont été réparées et les ventelles calfatées et ajustées. Les vieilles piles en pièces de bois de l'entrée en amont et en aval de l'écluse sur le côté ouest ont été enlevées et remplacées par de solides piles en béton.

POSAGE DE BOUÉES DANS LE CHENAL.

Les bouées le long du chenal de navigation ont été peinturées de nouveau et on en a placé de nouvelles où c'était nécessaire.

De légères réparations ont été faites au remorqueur *Empire*.

Il a été dépensé une somme considérable pour renforcer et calfater la coque de la drague *Otonabee*.

REVENU.

Les travaux suivants, imputables sur le revenu, ont été exécutés :—

BOBCAYGEON.

On a construit de nouvelles portes d'amont pour l'écluse.

LAC DU RIZ.

Il a été pratiqué une tranchée à travers la pointe à l'entrée de l'est de l'embouchure de la rivière au lac du Riz. Cela raccourcira la distance d'à peu près deux milles, sans compter qu'on aura ainsi un chenal libre d'herbes et de sciure de bois.

RIVIÈRE TRENT.

On a continué à miner et à draguer sur la batture de roche en aval de l'écluse de Hastings. Il reste encore beaucoup à faire sur cette batture pour en faire un bon chenal.

CHUTES DE HEELEY.

Il a été construit trois piles en béton pour le nouveau pont à cet endroit de la rivière. Le township s'est chargé de faire poser la superstructure du pont.

COQUE NEUVE POUR LA DRAGUE.

Il a été construit une nouvelle coque de 26 par 72 pour remplacer l'ancienne coque de la drague *Otonabee.*

CHEMIN PRÈS DE LINDSAY.

Il a été fait beaucoup de dragage, et les matières ainsi obtenues de même que celles provenant des fossés latéraux ont été rejetées sur le chemin que l'on se propose de construire de Lindsay aux Chutes-Fénelon.

CAPITAL.

Ecluse hydraulique.

Pour donner une bonne et belle apparence aux levées qui conduisent à l'écluse hydraulique, on a décidé tout dernièrement de construire des drains souterrains et de gazonner. Il a fallu d'abord préparer la surface des talus au moyen de sol pour ensuite y poser le gazon nécessaire, et l'on a donné le gazonnage à l'entreprise.

Construction.

Section n° 1 de la division Peterboro-Lakefield.—L'entreprise de cette section, qui avait été adjugée à MM. Brown, Love et Aylmer le 27 août 1895, a été complétée l'année dernière, à l'exception d'une partie du dragage dans la rivière en aval de l'écluse à Lakefield.

Section 2 de la division Peterboro-Lakefield.—L'entreprise de cette section avait été adjugée le 21 mai 1896 à MM. Corry et Laverdure. Les travaux se rattachant à cette section ont été terminés et les entrepreneurs n'ont plus rien à y voir.

Section 2 de la division des lacs Simcoe du Baume—MM. Larkin et Sangster sont les entrepreneurs de cette section. Les travaux couverts par cette entreprise sont bien avancés et devraient être achevés à l'automne. Il ne reste qu'à terminer les déblais de terre dans le marais, près de la quatrième ligne de concession de Carden, la tranchée dans le roc à l'ouest de l'écluse hydraulique, les fondations des réservoirs et le bétonnage des sas de l'écluse hydraulique.

Section 3 de la division des lacs Simcoe-Balsam.—Les entrepreneurs de cette section sont MM. Brown et Aylmer. Le temps humide de la dernière saison a nui considérablement à l'avancement des travaux dans cette section Il n'a été fini que deux écluses sur les cinq, et qu'un seul barrage. Aucun dragage n'a encore été fait. Les travaux ont peu avancé jusqu'ici, et si la construction n'est pas poussée plus activement il faudra encore près de deux années pour compléter la section.

Toutes les structures sont achevées, à l'exception de celles des écluses n°s 2, 3 et 4, des jetées d'entrée de l'écluse n° 1, des piliers de dérivation du pont du chemin du Portage, et des jetées d'entrée au lac Simcoe.

Il a été passé un contrat avec la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour exhausser le remblai de sa voie ferrée traversant le canal près Gamebridge. Ces travaux ont été à peu près complétés, et le trafic se fait maintenant par le pont à haut niveau qui traverse le canal.

Superstructures de ponts en acier.

L'entreprise de cinq ponts tournants de grand chemin et d'un pont de chemin de fer à haut niveau a été adjugée à la *Hamilton Bridge Works Company.* Tous ces ponts ont été terminés.

Outillage.

La drague *Otonabee* a été employée tout le temps durant la saison. Elle a été louée à la fin de la saison par la *Otonabee Power Company* et par les entrepreneurs, MM. Brown, Love et Aylmer. Cette année et jusqu'à la fin de l'exercice on a employé cette drague à creuser une route à travers le marais près de Lindsay.

La drague *Trent* a été prêtée au ministère des Travaux publics pour draguer un chenal conduisant aux *Cereal Works* à Peterboro.

Le remorqueur *Empire* a été bien employé toute l'année à servir la drague, à poser les bouées et à enlever les souches d'arbres dans le chenal de la navigation ; à délivrer la pierre, le bois, le gravier, etc., pour les différents travaux de réparations le long de la route, sans compter que les fonctionnaires s'en sont servi pour leurs tournées d'inspection.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS, M. de l'I. des I. C.,
Ingénieur surintendant.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Ingénieur en chef et sous-ministre,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

BUREAU DU SURINTENDANT,
SAUT-SAINTE-MARIE, ONT., 3 septembre 1903.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Sous-ministre, etc.,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Je vous envoie ci-inclus mon rapport annuel sur le service de ce canal pendant le dernier exercice.

Votre obéissant serviteur,
J. E. BOYD, *surintendant.*

BUREAU DU SURINTENDANT, 28 août 1903.

MONSIEUR,—Je vous transmets ci-inclus mon huitième rapport annuel sur le service de ce canal pendant l'exercice clos le 30 juin 1903.

Le canal a été fermé à la navigation le 20 décembre, après avoir été exploité sans interruption pendant une période de 264 jours.

Cette année la réouverture du canal a eu lieu le 2e jour d'avril.

Il y a eu, dans le cours de l'exercice qui vient de finir, 3,425 éclusages donnant passage à 4,562 embarcations enregistrées et 378 vaisseaux et chalands non enregistrés, d'un tonnage total de 4,495,308 tonneaux, chaque éclusage prenant le temps moyen de 15·90 minutes. Sur ce tonnage les navires canadiens comptaient pour 1,476,029 tonneaux, soit une augmentation de 465,142 tonneaux du chiffre de l'exercice précédent pour cette classe de bâtiments. Il y a eu dans le tonnage total une augmentation de 1,416,868 tonneaux, ce qui indique que l'approfondissement du chenal d'aval a été avantageux pour les propriétaires de bâtiments, et ce qui justifie la dépense pour dragage faite par le ministère.

L'on devrait maintenant élargir et approfondir le chenal d'amont afin de faire face à la plus forte capacité des bâtiments que l'on construit aujourd'hui. Le tonnage des navires canadiens a augmenté d'une façon très marquée depuis qu'on a construit de nouveaux vaisseaux et qu'il en a été acheté quelques-uns en Angleterre. La chose est tellement vraie qu'on a pu transporter à l'est dans le cours des mois de mai et de juin la plus grande partie du grain du Nord-Ouest canadien, quand il fallait pour cela autrefois tout le temps jusqu'au commencement de septembre.

Les machines ont été soigneusement examinées et réparées durant l'hiver, et elles sont actuellement en parfait état de fonctionnement.

Tous les bâtiments du canal de même que le barrage mobile ont été peinturés.

On a réparé les jetées du canal où c'était nécessaire, et les navires n'ont causé aucun dommage.

L'échange des rapports d'éclusage avec les préposés des canaux américains continue à se faire chaque jour, et c'est un moyen de tenir note, comme les années précédentes, du volume entier du trafic du lac Supérieur, Je dois dire à ce propos que la quantité du fret transporté par les deux canaux à cet endroit est tellement grande que la chose mérite plus qu'une mention en passant, et, comme les années précédentes, je donne dans le tableau qui suit les chiffres du volume du trafic par les deux canaux, en même temps que ceux de la valeur et des frais de transport de cet énorme quantité de fret. Ces chiffres m'ont été fournis par M. Joseph Ripley, le surintendant général du canal américain ; je l'en remercie, et j'ai également beaucoup de reconnaissance à tous les employés du canal américain, qui ont toujours eu de grandes prévenances pour nous durant toute la saison de navigation.

Année.	Nombre de navires éclusés.	Tonnage enregistré de ces navires.	Tonnage total du fret.	Coût du transport par mille par tonneau.	Estimation de la valeur du fret transporté.	Pour-cent du fret éclusé dans le canal canadien.	Nombre de passagers.
1855	193	106,296	14,503	.....	.....	.....	4,270
1860	916	403,657	153,721	.....	.....	.....	9,230
1865	997	409,062	181,638	.....	.....	.....	19,777
1870	1,828	690,826	539,883	.....	.....	.....	17,153
1875	2,023	1,259,534	833,465	.....	.....	.....	19,685
1880	3,503	1,734,890	1,321,906	.....	.....	.....	25,766
1885	5,380	3,035,987	3,256,628	.....	.....	.....	36,147
1890	10,557	8,454,435	9,641,213	1·3	102,214,948	3·5	24,856
1895	17,956	16,806,781	15,062,580	1·14	159,575,129	3·75	31,656
1896	18,615	17,249,418	16,239,071	1	195,146,842	3	37,066
1897	17,171	17,619,933	18,982,755	·83	218,235,927	3	40,213
1898	17,761	18,622,754	21,234,634	·79	233,069,739	2·2	43,426
1899	20,255	21,958,347	25,255,810	1·5	281,364,750	3·1	49,082
1900	19,452	22,315,834	25,643,073	1·18	267,011,959	3	58,555
1901	20,041	24,626,976	28,403,065	·99	289,906,865	4	59,663
1902	22,659	31,955,582	35,961,146	·89	358,306,300	4	59,377

Dans le cours de la saison de navigation de 1902, il est passé par le canal canadien 13 pour 100 du fret et 62 pour 100 des voyageurs, mais le pour-cent du fret transporté par des bâtiments canadiens n'a été que de 4, tandis que celui des passagers par les bâtiments canadiens était de 72 pour 100.

Le personnel continue à bien faire le service.

Je ferai de nouveau remarquer qu'il faudrait construire un petit bâtiment dans lequel les éclusiers de service pourraient attendre les bateaux. Si l'on dépensait chaque année un léger montant pour niveler les terrains, l'on enjoliverait et rendrait ainsi plus attrayant cet endroit historique.

Il y a toujours nécessité de prolonger les deux jetées du sud pour la bonne exploitation du canal, et comme le tonnage augmente avec tant de rapidité, il devient plus évident qu'il faut de suite plus d'espace.

L'on devrait adopter un système de trottoirs en ciment pour remplacer les anciens complètement délabrés, et améliorer ainsi l'apparence des terrains.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. E. BOYD,
Surintendant.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Chemins de fer et Canaux, Ottawa.

AMÉLIORATIOMS DU PORT.

PORT-COLBORNE, Ont., 7 septembre 1903.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur l'avancement des travaux d'amélioration de l'entrée du canal à Port-Colborne.

L'entreprise a été adjugée le 4 mai 1900 à MM. M. J. Hogan et Allan R. Macdonell, et la valeur des travaux, aux prix du contrat, est d'à peu près $1,000,000.

L'entreprise comporte :—Premièrement, l'approfondissement et le curage du bassin et du chenal d'entrée au sud de l'écluse de prise d'eau jusqu'à l'extrémité extérieure de la jetée de l'ouest à une profondeur de 16 pieds, afin d'obtenir 17 pieds d'eau sur le busc sud de la nouvelle écluse, et la construction le long des côtés du bassin de lignes de docks formés de caissons avec une superstructure en béton. Deuxièmement, la construction préliminaire d'un port à eau profonde pour le transbordement des cargaisons des gros bâtiments du lac dans les bateaux de 2,000 tonneaux destinés à la navigation des canaux de 14 pieds du fleuve Saint-Laurent. La construction de cette partie des travaux intéresse le Canada tout entier, car elle marque le commencement d'une nouvelle ère dans le transport entre le Nord-Ouest et la côte de l'Atlantique *via* le Saint-Laurent. Les travaux en cours comprennent la formation d'un large chenal partant de l'eau profonde et se rendant à l'extrémité sud de la jetée d'entrée ouest du canal, et le prolongement de cette jetée dans une direction sud et ouest par la construction de deux jetées en encoffrement avec une superstructure en béton de 600 pieds de longueur par 200 pieds de largeur chacune, reliées ensemble à l'extrémité nord par une jetée de 200 pieds de longueur. A l'étiage du lac Erié, correspondant à 17 pieds sur le busc sud de la nouvelle écluse de garde, l'eau dans ce chenal de même que dans l'espace à l'entour des jetées aura une profondeur de 22 pieds. L'état actuel des constructions peut se décrire brièvement de la manière suivante :—Le nouveau dock du côté ouest du bassin du canal est terminé, à l'exception de 300 pieds au point de croisement du tuyau principal de l'aqueduc de la ville de Port-Colborne, et l'on fait des préparatifs pour abaisser le tuyau et compléter cette partie du dock dans le cours de l'automne. Sur le côté est du bassin du canal le nouveau dock est fini au nord de l'élévateur du Grand-Tronc de chemin de fer, mais instruction a été donnée en novembre dernier de ne pas construire les 900 pieds linéaires du dock du côté du bassin situé au sud de l'élévateur, prévus dans l'entreprise, et en conséquence rien n'a été fait à cet endroit cette année. Le dragage du bassin du canal, lequel se compose en grande partie de déblais de terre, est pratiquement achevé, sauf qu'il reste à curer le fond.

Les deux nouveaux docks de l'avant-port ou en eau profonde, au sud de l'entrée du canal, sont fort avancés, et il ne faut plus que quatre caissons, lesquels sont construits et prêts à être calés, ainsi qu'environ 700 pieds linéaires du mur en béton formant la superstructure pour compléter le parement de ces docks ; mais il n'a encore été fait en arrière des lignes de l'encoffrement qu'à peu près 25 pour 100 du blocage formant le cœur de ces jetées, car instruction a été donnée en mai dernier de cesser le blocage qui aurait nui à la formation des fondements des élévateurs à grain. Le dragage sur cette section de l'entreprise, lequel se compose principalement de déblais de roche, est plus qu'à moitié fini, et on a posé et miné à peu près 50 pour 100 de ce qui reste.

La valeur des travaux faits et des matériaux délivrés le 31 août 1903, est de $606-485.68, ou 60 pour 100 du coût prévu de l'entreprise aux prix du contrat, et les principaux item mentionnés dans le cahier des charges sont les suivants :

Item	1.	Excavation dans le bassin du canal pour donner 16 pieds d'eau ..... verges cubes.	67,960
"	2.	Excavation au sud de l'entrée du canal pour donner 22 pieds d'eau ..... verges cubes.	112,300
"	2*b*.	Forées et minées, mais non draguées "	44,900
"	4.	Pin blanc dans les caissons, 12 x 12.... pds lin.	17,800
"	5.	Pruche dans les caissons, 12 x 12..... "	456,400
"	6.	Pin blanc dans les caissons, 6 x 12..... "	4,900
"	7.	Pruche dans les caissons, 6 x 12. ..... "	37,500
"	11.	Fer des boulons taraudés pour les caissons..liv.	377,500
"	12.	Fer des boulons d'assemblage pour les caissons ..... "	674,200
"	13.	Carvelles dans les caissons..... "	24,300
"	14.	Remplage des caissons..... verges cubes.	75,700
"	15.	Béton en blocs..... "	6,300
"	16.	Béton en masse..... "	6,200
"	17	Liernes en chêne—mille pieds mesure de planche.	73·7
"	18.	Poteaux d'amarrage en fonte. .... liv.	12,900
"	19.	Tirants en fer forgé des poteaux d'amarrage. "	6,000
"	19.	Blocage et enrochement—verges cubes.. ...	7,600
"	19.	Empierrement. ..... "	1,600
Spécial.		Blocage en arrière des caissons.... "	6,850

L'outillage employé présentement à l'enlèvement des déblais de roche, le principal item des travaux qui restent à faire, comprend deux bateaux-forets munis de trois forets chacun, un bateau de deux forets, et deux grandes et puissantes dragues avec chalands à clapets et pontés, munis de grandes bailles en fer et en bois. Outre cet outillage on emploie plusieurs grands chalands pontés portant de puissantes grues, et l'appareil pour mélanger le béton.

Les entrepreneurs ont éprouvé de sérieux contre-temps jusqu'à la fin de la dernière saison (1902) par suite de fréquentes tempêtes sur le lac Erié, et leur outillage, immobilisé par le mauvais temps, a à peine été utilisé; toutefois les travaux ont été, cette année, rendus beaucoup plus faciles, l'endroit se trouvant à l'abri grâce à la construction pour le compte du ministère des Travaux publics de 4,400 pieds linéaires de brise-lames à travers la face sud du port, ouvrage qui est maintenant pratiquement terminé.

Ce brise-lames protège l'entrée du canal et les nouveaux docks contre les tempêtes du sud-ouest, qui balayent le lac Erié avec une force terrible, mais protège peu contre les tempêtes du sud-est, qui soufflent fréquemment avec une grande violence, et d'après l'expérience acquise jusqu'ici c'est l'opinion de celui qui écrit ce rapport que les vaisseaux ne pourraient mouiller sur les côtés est des nouveaux docks et y charger ou décharger leurs cargaisons si le vent soufflait fortement du sud-est, à moins d'être abrités par un court brise-lames du côté de l'est, et l'on devrait étudier l'à-propos de le construire quand l'on décidera de prolonger de nouveau les quais de ce port.

Relativement à ce prolongement qui devra se faire à une date future, je recommande que l'on étudie à fond la question de prolonger les quais sur le côté est du bassin du canal, à l'endroit où, ainsi qu'il a été dit précédemment, on a retranché à peu près 900 pieds linéaires de quais, compris à l'origine dans cette entreprise. Il faudra sans aucun doute prendre bientôt de meilleures dispositions pour le transbordement de la houille, du minerai de fer, du grain, etc., des bateaux du lac aux wagons de l'embranchement de Welland du Grand-Tronc de chemin de fer; c'est l'endroit le plus commode pour établir ces moyens d'exploitation, et d'ailleurs le ministère des Chemins de fer et Canaux y possède la plus grande partie du terrain nécessaire à la construction d'un bassin intérieur profond et de quais que l'on pourrait adapter au transbordement des cargaisons, soit dans les wagons, soit dans les bateaux du canal.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

ALEX. J. GRANT,
Ingénieur dirigeant.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
SAUT-SAINTE-MARIE, ONT., 5 septembre 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur les travaux d'amélioration du chenal à l'entrée d'aval, et sur le levé fait en vue d'élargir et d'approfondir les approches d'amont du canal du Saut-Sainte-Marie.

DRAGAGE À L'ENTRÉE D'AVAL.

L'entreprise de l'approfondissement de l'entrée d'aval jusqu'à un pied au-dessous du busc des portes d'aval, ou jusqu'à 21 pieds 5 pouces au-dessous de l'étiage moyen, et de son agrandissement jusqu'à une largeur minimum de 315 pieds, a été terminée conformément aux plans et devis le 13 août 1902.

Je dois dire qu'on a éprouvé de grandes difficultés à maintenir la profondeur ci-dessus mentionnée dans la limite nord du chenal, à 400 pieds à l'est de l'extrémité de la jetée, ou dans le voisinage immédiat du chenal de la *Lake Superior Power Co.*, par suite de la quantité de déchets de fibre que laisse échapper le moulin à pâte de bois de la *Power Co.*; ce qui aura pour effet, croit-on, de combler de nouveau le chenal dans un court espace de temps. La manœuvre de l'écluse ou les matières qui se déchargent des turbines ont été cause qu'il s'est formé un petit banc de vase près de l'extrémité de la jetée sud de l'entrée, et il faudra de nouveau y voir dans le cours de quelques années.

Depuis l'ouverture du chenal amélioré il n'y a pas eu de plaintes que les vaisseaux utilisant l'écluse aient touché, et grâce à la largeur additionnelle du chenal, au tournant, l'entrée du canal est aujourd'hui absolument sûre. Il sera maintenant nécessaire, si l'on veut continuer à naviguer sûrement, de balayer le chenal au printemps et d'enlever les cailloux et les pierres renversées par les câbles de remorque, et charriées quelquefois par la glace qui se forme en grande quantité au pied des rapides de Sainte-Marie.

PROLONGEMENT DE LA JETÉE SUD DE L'ENTRÉE, ENTRÉE D'AVAL.

C'est l'intention de prolonger la jetée sud de l'entrée de 800 pieds, afin de donner plus d'espace aux bâtiments qui viennent y mouiller en automne pendant la nuit, ou lorsqu'il faut attendre pour passer l'écluse. Les travaux de dragage pour l'établissement de cette jetée, compris dans l'entreprise Bowman, ont été faits, et des sondages précis ont été pratiqués dans cette étendue au cours de l'hiver de 1903.

LEVÉ ET TRAVAUX PROJETÉS À L'ENTRÉE D'AMONT.

Durant les hivers de 1900 et de 1901 on a fait un examen du chenal à l'entrée d'amont du canal du Saut-Sainte-Marie, et préparé un grand plan indiquant les renseignements obtenus. Le projet d'approfondissement et d'élargissement a été ébauché, puis l'on a préparé une estimation qui a été soumise et approuvée. Des sondages se rattachant à la nouvelle ligne du centre du chenal ont été pratiqués pendant l'hiver de 1903 et ont servi à préparer une estimation. Des plans ont été dressés, des devis redigés, etc., et les travaux classés et définis, en sorte que le dragage peut être commencé de suite. Le travail projeté à l'entrée d'amont comporte l'approfondissement du chenal actuel de 18 à 21 pieds 5 pouces au-dessous de l'étiage, et l'élargissement de la largeur actuelle de 250 pieds à 500 pieds à travers la batture Vidal, ainsi que l'enlèvement d'un certain nombre des petites battures qui se trouvent entre la bouée tournante du canal et le chenal américain. La nécessité de ces améliorations a de nouveau été démontrée cette année ; en effet, la barge à vapeur *George B. Leonard*, en sortant du canal, a passé la bouée tournante et est allée frapper une des battures en gagnant les feux d'alignement du chenal américain. De même la barge *Pretoria* touée par le steamer *Rappahannock*, a été poussée sur le bord dans les 250 pieds balisés en dehors du chenal.

PROLONGEEENT DE LA JETÉE SUD DE L'ENTRÉE, ENTRÉE D'AMONT.

L'ébauche des travaux d'amélioration à l'entrée d'amont comporte le prolongement de 800 pieds de la jetée sud de l'entrée. Il y a longtemps que se fait sentir le besoin d'une jetée plus grande lorsqu'il faut donner le mouillage aux vaisseaux obligés d'attendre par suite d'instructions en retard, ou les mettre à l'abri dans le port, en automne. Cette jetée servira aussi de protection et empêchera les vaisseaux d'être entraînés sur les bords par le violent contre-courant qui existe à l'entrée d'amont. Des sondages ont été pratiqués sur l'emplacement de la jetée, et l'on a préparé une estimation des matières à enlever.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. B. FRIPP,
Ingénieur dirigeant.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ottawa. Ont.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DU SURVEILLANT DE L'EXPLOITATION,
MORRISBURG, ONT., 30 juin 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur l'exploitation et l'entretien des canaux de la région du fleuve Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Le trafic a été sans activité au cours de l'année de 1902, par suite principalement de la grève aux houillères de la Pensylvanie. Mais il y a amélioration très notable pour la partie de l'année 1903 qui est déjà passée, et il a été transporté par les canaux des quantités considérables de houille et de grain, en outre du fret en colis. Il paraît de même y avoir peu de raison de douter que l'abolition des taux de péage a activé le trafic. La chose est prouvée par le fait que la quantité de grain transbordé à Kingston excède de beaucoup celle enregistrée l'année dernière, et plusieurs des grands bateaux de lacs trouvent le moyen de se rendre à Kingston au lieu d'arrêter aux ports de la baie Georgienne. Il a été expédié de la houille jusqu'à Québec, à l'est.

Les nouveaux bateaux du syndicat Wolvin voyagent maintenant régulièrement jusqu'à Québec, et la ligne *Canadian Ocean and Inland* possède des bateaux pour les lacs et le fleuve afin d'alimenter sa flotte maritime.

Les vaisseaux de la dimension de ceux que ces deux lignes emploient font disparaître rapidement les bateaux plus petits dont on se servait, alors qu'il était nécessaire d'avoir un tirant d'eau plus faible. Il ne reste plus que quelques-uns de ces batiments dans le service de transport.

L'entretien de ces canaux serait de beaucoup facilité si l'on possédait une drague. On s'en servirait pour remédier à des défectuosités à plusieurs endroits et pour améliorer.

Les annexes contiennent un état des amendes et des dommages-intérêts encourus, ainsi que les notes du maximum et du minimum de la hauteur de l'eau.

LE CANAL DE CORNWALL

a été fermé le 11 décembre 1902 et ouvert au trafic le 1er mai 1903.

La navigation du canal durant la saison entière n'a pas été interrompue.

M. M. P. Davis a installé sur les ponts et aux nouvelles écluses un mécanisme mû à l'électricité qui fonctionne parfaitement. Il est d'usage maintenant pour les vaisseaux de traverser une écluse dans un tiers moins de temps qu'avant l'installation des appareils électriques.

L'éclairage à l'électricité a donné satisfaction. Cependant, par extraordinaire, le service entier a été presque complètement interrompu au pied du canal, par suite des hautes eaux, le 10 février et les jours suivants. L'eau s'est alors élevé, jusqu'à quelques pieds du sommet de la levée sur le bief 17-18. Plusieurs des poteaux supportant les lampes ont été brisés par la glace, et cette partie de la ligne n'a pu être utilisée dans cet intervalle.

Les réparations nécessaires ont été faites aussitôt que l'occasion s'est présentée.

On a cru bon d'adopter un modèle uniforme lorsqu'il s'est agi d'installer les machines électriques pour actionner les portes et les ventelles des écluses et des déversoirs. Pour atteindre ce but il était nécessaire d'établir d'abord l'uniformité dans les appareils des différentes écluses. Cela a donc nécessité le changement de bon nombre de mains courantes, de crémaillères à ventelles, de plaques, d'arbres et de passerelles.

On a posé un nouvel engrenage pour ouvrir et fermer la ventelle au déversoir de l'écluse 17.

Les vieilles portes ont été reconstruites et posées à l'extrémité d'aval de l'écluse 21 ; on a remplacé les tirants des ventelles du déversoir par d'autres plus forts, enlevé l'ancienne structure en bois et construit une jolie balustrade en fer tout le long du côté nord de cette écluse.

Il a été posé un tablier neuf en chêne blanc au pont de Mille-Roches, le radier du déversoir du barrage d'aval a été réparé et une remise pour les outils construite.

Au déversoir de l'écluse 20, on a construit un radier en béton pendant qu'il n'y avait pas d'eau au printemps. Dans le même temps l'on a enroché la levée nord en amont de l'écluse 19 sur un parcours d'à peu près 700 pieds, et le canal a été nettoyé de toutes les vieilles barges qui s'y trouvaient.

Pendant que le canal était vide, dans le courant d'avril, toutes les portes des écluses ont été soigneusement examinées et réparées.

Les vaisseaux ne peuvent entrer dans le canal sans endommager gravement la maçonnerie du côté nord de l'entrée d'aval. Bien que brisée depuis quelques années on l'a toujours laissée dans cet état. Les assises de pierre étaient défaites, remplies de fentes et reculées irrégulièrement.

Il a paru que si l'on y posait une épaule solide, la maçonnerie résisterait mieux au choc des batiments. En conséquence on s'est procuré de nouvelles pierres pour remplacer celles qui étaient brisées, et l'on a posé, pour servir d'épaule à la maçonnerie, une couche de béton de 3½ pieds de profondeur et de 3½ pieds de largeur sur un espace long de 70 pieds.

Ce travail a été fait au commencement de la dernière saison de navigation et l'essai a bien réussi jusqu'à présent. Les assises de maçonnerie n'ont pas été dérangées et il n'a pas été brisé de pierres.

Pendant que l'on remplaçait les deux chaperons brisés des enclaves des poutrelles, à l'extrémité d'amont de l'écluse 15, on en a profité pour ouvrir l'assise de couronnement, afin de replacer les pierres qui avaient été dérangées ; l'on y a aussi posé une épaule en béton, convenablement finie au sommet sur une largeur de six pieds.

On a replacé l'enrochement dans tous les endroits de la levée où il avait cédé, et ce travail se continue encore actuellement.

On a posé des capuchons en fer au-dessus de l'engrenage dans les déversoirs.

De nouveaux fossés ont été construits du côté sud de la levée, immédiatement à l'est du pont de Mille-Roches, ainsi que des deux côtés de l'écluse 15.

Pour rendre les cabanes des gardiens plus confortables en hiver, on en a boisé et lambrissé une à chaque écluse.

Tous les ouvrages en fer et en bois ont été peinturés où c'était nécessaire.

Un trottoir en ciment "granolitique" a été construit à partir de la maison du percepteur jusqu'à la rue.

L'on travaille présentement à installer le mécanisme électrique pour actionner les portes des vieilles écluses.

Les employés suivants ont été pensionnés dans le courant de l'année :

Ecluse 17.—P. Denneny, journalier, par décret de l'Exécutif en date du 1er décembre 1902.

Ecluse 18.—Alex. Adams, journalier, par décret de l'Exécutif en date du 1er février 1903.

Ecluse 21.—Timothy Sheets, éclusier, par décret de l'Exécutif en date du 30 janvier 1903.

Il est de toute nécessité que l'on répare la levée nord dans la ville de Cornwall plus loin à l'est qu'on ne semble vouloir le faire, d'après les travaux exécutés à cet endroit dans le moment. La levée est dans un état de délabrement et ne résistera pas longtemps à la pression de l'eau. Il y a plusieurs années que cette levée est en mauvais état.

La vieille superstructure en bois au pied de la rue Pitt, à Cornwall, devrait être enlevée et le mur en pierres exhaussé jusqu'à la hauteur de celui que l'on construit actuellement.

On n'a pas encore fait le nivellement nécessaire, etc., aux écluses 15 et 17. Les écluses sont terminées depuis déjà plusieurs années et il ne paraît pas désirable qu'on laisse les alentours dans l'état où ils se trouvent aujourd'hui.

La dimension des vaisseaux qui traversent les canaux a augmenté d'une façon prodigieuse dans le cours des deux dernières années. L'autre jour le *Robert Wallace* descendait avec une cargaison de 2,100 tonneaux. Il semblerait que l'on devrait étudier la question d'agrandir suffisamment le bassin de radoub de Cornwall pour y recevoir les

bâtiments de plus grandes dimensions. Ce bassin a été d'une grande utilité pour les expéditeurs, mais si l'on veut qu'il conserve sa valeur il faudrait le disposer de façon à ce qu'il convienne au nouvel état de choses. Je recommanderais fortement qu'il fût fait quelques travaux dans ce sens.

LES CANAUX DE WILLIAMSBURG

ont été fermés le 10 décembre 1902, et ouverts à la navigation le 1er mai 1903.

Ces canaux, qui sont ceux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops, ont été exploités durant l'année, sans interruption causée par accident.

Le chantier de Morrisburg a été mis en bon état, on y a fait du nivellement, pratiqué des fossés et ouvert des chemins, achevé tous les bâtiments et construit un petit quai.

Il faudrait y ajouter un magasin pour le bois de service et les fournitures.

Trois maisons appartenant au ministère, une située à Cardinal et les deux autres à Iroquois, ont été mises en parfait état pour servir aux éclusiers.

D'importantes réparations ont été faites au quai à Iroquois, en sorte qu'il est aujourd'hui en parfait état.

On a posé à l'écluse 23 dix poteaux d'amarrage en fer avec fondation durable en béton et blocage bien fini en béton ; on a aussi construit des marches conduisant à la traverse en bas.

Lors de la fermeture de la navigation à l'automne, l'on a de suite enlevé la paire de portes d'aval de l'écluse 24 ; ces portes ont été reconstruites au cours de l'hiver et munies de ventelles, d'engrenage pour ouvrir et fermer les ventelles, et de pentures du plus nouveau modèle. Elles ont été posées de no veau au printemps avant l'ouverture de la navigation.

Il a été fait des réparations considérables à l'enrochement sur les canaux du Rapide-Plat et des Galops.

La fuite qui existait tout près de la jonction des sections de Cardinal et d'Iroquois, du canal des Galops, et qui a été pendant si longtemps une source d'embarras, paraît avoir été arrêtée. Pour cela on a enlevé les vieux coffrages qu'on avait laissés dans la levée, remplissant ensuite l'espace au moyen d'une bonne terre, bien damée et maniée au racloir et à la pelle. Les travaux ont été si solidement exécutés que l'eau s'est élevée, aussitôt qu'on eut construit le rang intérieur, à un pied plus haut que le niveau d'eau.

Il a été posé un feu rouge sur la jetée extérieure à l'entrée d'amont du canal de la Pointe-Farran, et on a nommé un gardien.

Les contre-courants à l'entrée d'aval à la Pointe-Farran ont toujours été la source de grands embarras pour les bâtiments et d'avaries pour les jetées. Il est parfois impossible pour les remorqueurs d'entrer dans le canal sans courir les plus grands risques. Il semble que l'on devrait trouver des moyens de rendre la navigation plus sûre à cet endroit.

Les grands bâtiments qui traversent aujourd'hui les canaux ont beaucoup de difficultés à prendre le canal du Rapide-Plat sans frapper la levée sud à l'est des ateliers du canal à Morrisburg ; il leur est également difficile d'entrer directement dans l'écluse d'amont.

La même difficulté se présente pour arriver en venant de l'ouest dans l'écluse du canal des Galops, le mur en aile étant très court. L'espace ne suffit pas pour permettre de ralentir la vitesse.

LE CANAL MURRAY

a été fermé le 9 décembre 1902 et ouvert à la navigation le 1er avril 1903.

Il a été exploité sans interruption durant l'année et n'a été aucunement endommagé.

Les fossés ont été bien nettoyés, on a arraché les mauvaises herbes et fait de l'enrochement à certains endroits.

Le quai, pour lequel tous les matériaux avaient été transportés sur les lieux, a été terminé. On en avait besoin depuis longtemps.

Les piles en bois des deux ponts de Brighton et du chemin de fer ont été reconstruites à partir de l'eau jusqu'en haut.

On a couvert à neuf le ponceau sur le côté sud du canal.

Il a été reçu des personnes qui habitent dans le voisinage du dépotoir sur la levée sud de nombreuses plaintes à l'effet que l'existence de ce dépotoir empêchait l'égoutte-

ment de leurs terres. On a construit un fossé souterrain près du pont de Brighton, et les plaintes ont cessé.

Un derrick a été construit et le chaland réparé, en sorte qu'il est aujourd'hui aussi bon qu'un neuf.

On a acheté, près du pont de Smithfield, une maison qui servira à l'un des gardiens. Il faudra y faire des réparations considérables pour la rendre habitable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissaut serviteur,

W. A. STEWART,
Surveillant.

M. Collingwood Schreiber, C. M. G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

Etat des amendes et dommages-intérêts encourus, canaux du Saint-Laurent, durant l'exercice clos le 30 juin 1903.

CANAL CORNWALL.

Ecluse.	Date.	Nom du bâtiment.	Dommages-intérêts.	Amendes.	Nom du propriétaire.	Observations.
			$ c.	$ c.		
Ecluse 19 ...	19 juillet....	.....	.....	5 00	L. A. Ross.....	Impayés.
" 19....	26 " ...	Mary Ellen.....	.....	10 00	J. & M. Jesmer.....	Payés.
" 19....	26 " ...	.....	.....	20 00	L. A. Ross.....	Impayés.
" 15....	21 oct.....	John Duncan...	21 50	.....	Wolvin Syndicate.....	Payés.
" 18....	21 "	Turret Crown...	20 00	.....	Wm. Petersen, Ltd.	"

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Ecluse.	Date.	Nom du bâtiment.	Dommages-intérêts.	Amende.	Nom du propriétaire.	Observations.
			$ c.	$ c.		
Ecluse 28. ..	9 sept.	Spartan.....	7 63	10 00	Richelieu and Ontario Co..	Payés.
" 28...	10 "	Myles.....	183 50	.....	Myles Transportation Co., Ltd.....	"
" 22...	13 mai	Grantham..	20 00	.....	Donnelly Salvage and Wrecking Co.....	"

CANAL MURRAY.

Pont.	Date.	Nom du bâtiment.	Dommages-intérêts.	Amende.	Nom du propriétaire.	Observations.
			$ c.	$ c		
R. Road....	— juillet...	Spartan.....	20 00	.....	Richelieu and Ontario Co..	Payés.
	26 "	North King.....	.....	10 00	Lake Ontario and Bay of Quinté Steamboat Co. ..	"

ETAT indiquant le maximum et le minimum de la hauteur de l'eau dans les canaux de la division du Saint-Laurent, pour l'exercice clos le 30 juin 1903.

Mois.	Canal Cornwall.				Canaux de Williamsburg.										Canal Murray.	
	Ecluse 15.		Ecluse 21.		Ecluse 22.		Ecluse 23.		Ecluse 24.		Ecluse 25.		Ecluse 27.			
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.
1902.																
Juillet	10 4	9 10	10 4	9 8	9 7	8 11	9 3	8 7	9 7	8 8	12 0	11 0	10 0	9 4	13 8	13 0
Août	10 5	10 0	10 4	10 0	9 7	9 0	9 4	8 9	9 8	9 0	12 2	11 0	10 1	9 3	13 8	13 4
Septembre	10 1	9 7	10 4	9 5	9 7	8 5	9 4	7 9	10 0	8 0	12 6	10 1	10 4	8 5	13 4	12 10
Octobre	9 11	9 4	10 1	8 11	9 1	8 0	9 10	7 6	9 5	7 5	11 8	9 8	9 10	8 3	13 0	12 4
Novembre	9 9	9 0	10 2	8 4	9 4	7 4	9 0	6 6	9 4	7 3	11 9	8 10	9 9	7 9	12 8	11 11
Décembre	10 3	8 11	10 0	8 1	9 0	7 3	8 6	6 6	9 0	7 0	11 5	8 2	9 4	7 3	12 5	12 1
1903.																
Janvier	18 9	9 5	9 6	8 3	9 4	7 6	8 8	7 1	8 6	7 0	10 9	8 7	9 5	8 0	12 6	12 1
Février	27 8	14 5	9 2	8 5	8 3	7 10	8 0	7 0	8 5	7 5	10 5	9 3	8 8	8 0	12 6	12 2
Mars	19 2	10 6	10 8	8 5	10 0	8 0	9 10	7 2	10 3	7 5	12 9	9 3	10 1	8 2	13 7	12 3
Avril	10 11	10 4	10 11	10 0	10 2	9 0	9 9	9 0	10 3	9 2	12 9	11 6	10 6	9 6	14 2	13 6
Mai	10 7	10 2	11 3	10 3	10 7	9 6	10 2	9 0	10 7	9 4	12 9	12 0	10 9	9 9	14 4	13 7
Juin	10 7	10 2	10 7	10 2	10 0	9 5	9 9	9 3	10 2	9 6	12 8	11 11	10 4	9 7	14 3	13 9

MORRISBURG, Ont., 30 juin 1903.

W A. STEWART, *surveillant*.

RELEVÉ du trafic par les canaux du Saint-Laurent au cours de l'année 1902.

DIVISION DU REVENU.	Permis délivrés et visés.	Grain, etc., pour lesquels il a été perçu ici des péages, transbordés à			Trafic direct à Québec.			Nombre des bâtiments qui sont passés à						Tonnage enregistré des bâtiments qui sont passés à					
		Kingston.	Prescott.	Ogdensburg.	Blé.	Farine.	Houille	Cornwall.	Pointe-Farran.	Rapide-Plat.	Galops	Ecluse.	Murray.	Cornwall.	Pointe-Farran.	Rapide-Plat.	Galops.	Ecluse.	Murray.
		Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Nomb	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb	Nomb	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Cornwal ..	2,092	.....	.....	26,078	17,250	4,270	8,301	3,698	.....	.....	.....	.....	.....	745,852	.....	.....	.....	.....	.....
Cardinal...	829	.....	313	7,164	.....	.....	.....	.....	1,493	1,541	5,688	1,748	.....	.....	316,504	371,104	736,891	365,916	.....
Kingston..	287	180,378	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Brighton ..	857	.....	....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	839	.....	.....	.....	.....	.....	251,536

W. A. STEWART, *surveillant.*

MORRISBURG, Ont., 30 juin 1903.

CANAL RIDEAU.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
OTTAWA, 7 juillet 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter, ci-joint, mon rapport annuel sur le canal Rideau pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

La navigation s'est fermée à Ottawa le 29 novembre 1902.

La navigation s'est fermée à Kingston-Mills le 26 novembre 1902.

La navigation s'est ouverte à Ottawa le 28 avril 1903.

La navigation s'est ouverte à Kingston-Mills le 1er mai 1903.

La hauteur d'eau maintenue durant toute la saison de navigation a été excellente dans tous les biefs et l'on n'a nulle part été incommodé par défaut d'eau.

J'ai le plaisir de dire que la crue des eaux n'a pas été forte le printemps dernier en sorte que l'eau et la glace ont pu passer par nos déversoirs sans causer aux constructions des dommages qui vaillent la peine d'être mentionnés.

Suit un aperçu des principaux travaux et réparations exécutés le long du canal :—

OTTAWA.

Il a été construit à l'écluse n° 5, au cours de l'hiver, deux nouveaux contreforts ou piers en grès par nos propres maçons, qui avaient taillé la pierre à cette fin à la carrière d'Elgin pendant l'été.

Les pierres de recouvrement du mur de l'écluse n° 8, du côté nord, ont été enlevées et on en a posé de nouvelles.

Des réparations ont été pratiquées à certaines parties des quais autour du bassin, le chemin qui l'entoure a été macadamisé à certains endroits où c'était nécessaire, et il a été fait d'autres réparations à la station en général.

PONT DE STEWARTON.

La travée mobile a été étayée et ajustée, le chemin réparé, et de menues réparations ont été exécutées au cottage du gardien du pont.

PONT DE LA RUE BANK.

Diverses menues réparations ont été faites au pont ainsi qu'au cottage du gardien du pont.

HARTWELL'S.

Diverses menues réparations ont été faites à la maison éclusière et à la station en général. Le chemin de halage entre cette station et le pont de la rue Bank a été exhaussé au moyen de gravier et nivelé ; il est maintenant en parfait état pour les véhicules. Il commence à y avoir des indices de dépérissement dans la maçonnerie de cette station, et l'on prend des mesures pour reconstruire cet hiver une partie de l'écluse d'amont et du déversoir de décharge.

HOGSBACK.

Le grand caisson en charpente sur le côté de Gloucester de la rivière a été reconstruit l'hiver dernier par nos menuisiers. On a renouvelé une paire de portes d'écluse et le chemin de halage entre cette station et Hartwell's a été exhaussé et nivelé.

Le pont jeté sur l'écluse d'amont sera enlevé l'hiver prochain et remplacé par un tablier tournant en acier. Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

BLACK-RAPIDS.

La glace a brisé, au printemps, l'estacade en face du déversoir sur le côté ouest du barrage, cependant la majeure partie de la glace avait été détournée du déversoir quand la rupture s'est produite. Les réparations à faire à l'estacade coûteront peu. La maison éclusière et le magasin ont été recouverts en bardeaux, et il a été construit un nouveau tambour sur le devant de la maison éclusière. Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

ILE LONGUE.

On a reconstruit une paire de postes d'écluse et mis en place six nouvelles poulies à chaînes. De légères réparations ont été faites aux barrages à cette station et à Manotick ; et ces deux structures seront entièrement reconstruites l'hiver prochain.

PONT DÉBARCADÈRE DE BECKETT.

Ce pont, à l'exception de la travée mobile, a été reconstruit l'hiver dernier à partir de la ligne de l'étiage en montant, avec une belle superstructure en acier de trois travées. La superstructure a été construite à l'entreprise par la "Dominion Bridge Company", de Montréal.

RAPIDES DE BURRITT.

Diverses menues réparations ont été faites à la station en général, et on a déposé du gravier sur le barrage et les levées.

NICHOLSON'S.

On a renouvelé une paire de portes d'écluse et fait diverses menues réparations à la station en général.

CLOWES'.

Un long coffrage de protection a été construit sur le côté sud de l'écluse pour empêcher que l'eau se déchargeant par le déversoir durant la crue n'affouille de nouveau le talus de l'écluse. Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

MERRICKVILLE.

Le côté sud du bassin d'aval a été démoli et reconstruit par nos maçons l'hiver dernier. On a posé quatre nouveaux cadres de ventelles et reconstruit les piers de protection du côté sud du barrage. Le mur en aile d'en bas de l'écluse d'aval a besoin d'être reconstruit, et cela se fera l'hiver prochain. On reconstruira aussi dans le même temps le seuil d'amont de l'écluse d'aval. La maison éclusière a été recouverte en bardeaux, vitrée et peinturée à l'entreprise ; elle a maintenant une jolie apparence. Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

KILMARNOCK.

Les abords du pont tournant jeté sur l'écluse ont été reconstruits et le pont du déversoir a été réparé ; on a aussi fait diverses menues réparations à la station en général. Le barrage de revers est en mauvais état et devra être entièrement reconstruit, car il tombe presque en ruines.

EDMOND.

Il a été fait de menues réparations à la station en général, et l'on a remplacé dans le barrage les pierres que la glace avait emportées.

OLD-SLY'S.

Reconstruction de deux paires de portes d'écluse. Il a été posé de nouvelles marches sur le talus de l'écluse d'aval. On a fait de menues réparations aux piers en amont des écluses, ainsi qu'à la station en général.

ÉCLUSES ACCOLÉES DE SMITH'S-FALLS.

Deux nouveaux balanciers ont été posés à l'écluse d'amont et on a construit de nouvelles passerelles. Diverses menues réparations ont été exécutées à la station en général.

ÉCLUSE SIMPLE DE SMITH'S-FALLS.

Il a été construit une cuisine à la maison éclusière. Le barrage a été réparé et le tablier du pont du chenal de décharge replanchéié. On a posé un balancier neuf aux portes d'écluse, reconstruit deux paires de cadres de pertuis, et mis en place six nouvelles poulies à chaîne.

POONAMALIE.

Le mur ou aile sur le côté sud de l'écluse a été démoli et reconstruit par nos maçons. Il a été construit une nouvelle cuisine et un hangar à la maison éclusière et fait diverses réparations à la station en général.

BEVERIDGE'S.

Diverses menues réparations ont été exécutées à la station en général, et l'on a creusé un puits pour la maison éclusière.

PERTH.

Diverses réparations ont été faites aux ponts, aux quais et aux chemins de halage le long du canal.

NARROWS.

Il a été posé un balancier neuf aux portes d'amont. On a aussi construit une nouvelle clôture sur le côté ouest de l'écluse, et fait diverses menues réparations à la station en général.

NEWBORO.

De nouvelles passerelles avec main courante ont été construites et posées aux portes d'amont de l'écluse, et diverses menues réparations faites au pont à haut niveau et à la station en général.

CHAFFEY.

Les murs en ailes d'amont de l'écluse ont été démolis et reconstruits l'hiver dernier, par nos propres maçons, la pierre ayant été taillée à la carrière d'Elgin dans le cours de l'été dernier. M. T. Simmons, de Chaffey, a vidé l'écluse à l'entreprise et exécuté les travaux de la manière la plus satisfaisante, en sorte que nos ouvriers n'ont éprouvé aucun retard à raison de l'eau. Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

DAVIS'S.

Le pont jeté sur le déversoir a été réparé, mais il a besoin d'être complètement reconstruit l'hiver prochain. On a entouré la station de nouvelles clôtures. Diverses menues réparations ont été exécutées à la station en général.

CHUTES DE JONES.

Deux paires de portes de la haute écluse de cette station ont été renforcées et seront reconstruites l'hiver prochain en même temps que les deux seuils contre lesquels elles ferment. Le déversoir sera également reconstruit l'hiver prochain. Diverses menues réparations ont été exécutées à la station en général.

BARRAGE DE MORTON.

De menues réparations ont été faites aux talus conduisant au barrage.

UPPER-BREWER'S.

De nouvelles clôtures ont été érigées de chaque côté du chemin conduisant au pont tournant jeté sur les écluses, et diverses menues réparations exécutées à la station en général.

LOWER-BREWER'S.

Il a été construit de nouveaux abords au pont tournant de l'écluse. Le pilier d'appui en amont de l'écluse a été reconstruit ; on a fait de menues réparations à la maison éclusière ainsi qu'au magasin et à la station en général.

PONT DE BRASS'-POINT.

A l'exception de la travée mobile, ce pont a été reconstruit à partir de l'étiage jusqu'au sommet, et la vieille structure en bois de huit arches est aujourd'hui remplacée par quatre travées en acier. La superstructure a été construite à l'entreprise par la *Dominion Bridge Company*, de Montréal.

KINGSTON-MILLS.

On a renouvelé une paire de portes d'écluse. L'ancien pont tournant en bois sur l'écluse d'amont a été démoli et on y a substitué un tablier mobile en acier, qui a été construit à l'entreprise par la *Hamilton Bridge Works Co.* De légères réparations ont été faites aux cadres des ventelles et l'on a posé quelques nouvelles poulies à chaînes. La maison de l'éclusier est en mauvais état—si mauvais état même, que cela ne vaudrait pas la peine de la réparer. Il sera construit cette année une nouvelle maison, et les estimations budgétaires renferment un crédit à cette fin.

EN GÉNÉRAL.

Comme de coutume, au printemps, nos éclusiers ont jointoyé et garni de coulis la maçonnerie des écluses, et le ciment employé à cette fin, ainsi qu'aux réparations plus importantes, a été acheté à l'entreprise de MM. Bellhouse, Dillon et Cie. Ce ciment portait la marque "White Cross", et il en a été acheté 900 barils.

Le peinturage des portes d'écluse, des ponts, des maisons, etc., a été aussi fait par les éclusiers, la peinture employée ayant été fournie à l'entreprise par M. W. E. Dickson; de Montréal. Il en a été acheté 2,750 livres.

Le bois de sciage en épinette noire *(Abies Douglassii)* pour la construction des nouvelles portes d'écluse a été fourni à l'entreprise par MM. Ryan, de Smith's-Falls. Ce dernier a délivré 135,700 pieds de ce bois de sciage d'un pouce d'épaisseur.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le dragueur *Rideau* a été employé l'année dernière à compléter le nouveau chenal de Kingston-Mills à la cité de Kingston, ainsi qu'à draguer le canal entre Birmingham's-Landing et l'écluse de Brewer d'en bas (où elle se trouve présentement).

Le remorqueur *Shanly* a fait le service de la drague et délivré les matériaux aux différentes stations d'écluse le long du canal ; il a été aussi employé pour les tournées d'inspection. C'est un très vieux bateau et sa carcasse est si faible par endroits que les carvelles ne tiennent pas. Il ne peut durer plus qu'une autre année. J'annexe au présent rapport un tableau indiquant le maximum et le minimum de la hauteur de l'eau, chaque mois, aux écluses d'Ottawa et de Kingston-Mills, durant le dernier exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ARTHUR T. PHILLIPS, M. C. de la Soc. des I.C.,

Ingénieur surintendant.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAL RIDEAU.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la hauteur de l'eau sur les buscs d'aval des écluses n°s 1 et 47 à Ottawa et à Kingston-Mills, respectivement, du 1er juillet 1902 au 30 juin 1903.

Ottawa, écluse n° 1.					Kingston-Mills, écluse n° 47.				
Maximum.			Minimum.		Maximum.			Minimum.	
	pds.	pcs.		pds. pcs.		pds.	pcs.		pds. pcs.
1-2 juillet	14	4	31 juillet	10 10	28-31 juillet	8	3	1-4 juillet	7 9
3-5 août	10	11	31 août	8 10	1-22 août	8	3	23-31 août	8 2
1er septembre	8	8	12-13 septembre	7 7	1-3 septembre	8	2	25-30 septembre	7 8
30-31 octobre	9	10	1-9 octobre	8 0	1-7 octobre	7	8	28-31 octobre	7 4
25-27 novembre	13	2	2-5 novembre	9 9	1er novembre	7	4	21-30 novembre	7 0
1er décembre	12	11	31 décembre	10 9	1-5 décembre	7	0	18-31 décembre	6 9
1-3 janvier	10	9	29-31 janvier	9 6	9-27 janvier	6	11	1er janvier	6 9
28 février	9	9	4-9 février	9 4	1-9 février	6	10	24-28 février	6 7
23-24 mars	17	2	1er mars	9 10	30-31 mars	8	0	1er mars	6 7
1er avril	16	2	29-30 avril	14 7	27-30 avril	8	10	1er avril	8 0
19 mai	17	7	1er mai	14 10	21-31 mai	9	0	1-4 mai	8 10
1er juin	15	8	11-12 juin	13 8	1-2 juin	9	0	19-24 juin	8 9

ARTHUR T. PHILLIPS,
Ingénieur surintendant.

Bureau du Canal Rideau,
Ottawa, 7 juillet 1903.

CANAL DE SAINT-PIERRE.

BUREAU DU CANAL, SAINT-PIERRE, C.-B., 30 juin 1903.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les travaux exécutés sous ma surveillance au canal de Saint-Pierre, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903.

1. On a démoli les anciens hangars connus sous le nom de hangars Donohoe, enlevé les débris et nivelé les terrains où ils se trouvaient.

2. Nettoyé le vieux drain à partir du grand chemin postal sur un parcours de 300 pieds, couvert à neuf le chemin après l'avoir bien comblé.

3. Expédié, selon les instructions reçues, à Sydney-Nord, C.-B., pour le chemin de fer intercolonial, les madriers en pin résineux créosoté de 3 pouces et de 2 pouces.

4. Suspendu, construit et posé 15 nouvelles défenses et réparé 13 vieilles sur le côté ouest du canal ; construit 15 nouveaux appuis en bois de deux, trois et quatre pieds de profondeur, assujétis au mur en pierre du canal au moyen de boulons d'assemblage unis, et suspendu 13 défenses neuves, du côté est.

5. Réparé les dommages causés au quai, entrée nord, côté ouest, par le yacht à vapeur *Gundreda.*

6. Réparé les dommages causés au quai, entrée sud, côté est, par le yacht à vapeur *Elsa.*

7. Réparé, à l'aide du plongeur, cinq des postes d'écluse et posé des bandes en fer avec boulons dans les portes afin d'assujétir les galets qui avaient du jeu, et assujéti au moyen de boulons les couronnes de roulement, sous lesquelles il a été placé des cales pour les mettre de niveau.

8. Enlevé le banc d'argile à l'entrée sud à l'opposite de l'écluse du côté ouest ; ce travail était d'une grande nécessité. En enlèvant cette terre, en donnant une inclinaison et en drainant à la surface et au bas de la levée, il y a maintenant un débouché en dehors du canal pour tous les débris et les eaux.

9. Nettoyé et enlevé toutes les pierres, les branches d'arbres et les débris du côté est de l'écluse ; on a ensuite nivelé et posé du gravier à cet endroit.

Le canal est en très bon état et la circulation y est excellente. Le pont devra être réparé bientôt, car un bon nombre des pièces de bois sont pourries.

Je n'ai pu avoir une drague pour le dragage aux entrées sud et nord, mais j'espère que ces travaux seront terminés cette année.

La navigation s'est fermée sur le canal de Saint-Pierre le 8 janvier 1903 pour se rouvrir le 15 avril suivant. 1,607 steamers et bâtiments ont traversé le canal de Saint-Pierre depuis le commencement du présent exercice jusqu'à la fin de ce mois.

Il y a sur le canal de Saint-Pierre une écluse de marée et quatre paires de portes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JNO. H. DEVEREUX.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Ingénieur en chef et sous-ministre,
Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

RAPPORT

DU

SECRÉTAIRE DU COMITÉ DES CHEMINS DE FER

DU

CONSEIL PRIVÉ

COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ.

Le présent rapport du secrétaire du comité des chemins de fer du Conseil privé énumère les cas soumis au comité pendant la période de douze mois écoulée, du 1er octobre 1902 au 1er octobre 1903. Le comité a tenu pendant ce temps quatorze assemblées aux dates suivantes :—

28 octobre 1902, 7 novembre 1902, 11 novembre 1902, 19 décembre 1902, 6 janvier 1903, 3 février 1903, 4 mars 1903, 19 mars 1903, 21 mai 1903, 23 juillet 1903, 30 juillet 1903, 12 septembre 1903, 22 septembre 1903 et 29 septembre 1903.

Le comité a examiné les demandes suivantes :—

1. De permettre qu'on établisse des croisements de voies publiques.

2. De permettre qu'un chemin de fer en croise un autre.

3. De permettre qu'un chemin de fer se raccorde à un autre.

4. De permettre que des chemins de fer croisent et passent le long des rues et des voies publiques.

5. D'approuver le plan de l'emplacement projeté de ponts sur les rivières navigables.

6. De permettre qu'on se serve des croisements et des raccordements avant l'installation d'appareils d'enclanchement.

7. De permettre qu'on construise des lignes d'embranchement.

8. De permettre qu'un chemin de fer ait droit de libre circulation sur la voie d'un autre chemin de fer.

9. De protéger les rues et les voies publiques croisées par des chemins de fer.

10. De permettre qu'on change le tracé des sections de chemins de fer.

11. D'approuver les règles et règlements des chemins de fer.

12. De permettre qu'on ferme des rues et des voies publiques et qu'on les détourne.

LE COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ.

Comme l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux est le président du comité des chemins de fer du Conseil privé, auquel la loi des chemins de fer de 1888 et ses modifications imposent des devoirs d'une grande étendue, il semble à propos d'enregistrer ici brièvement les affaires soumises au comité et les décisions prises par lui, au cours de la période du 1er octobre 1902 au 1er octobre 1903, savoir :—

1. Demande de la municipalité de la cité de Saint-Henri d'ouvrir la rue Gareau de façon à ce qu'elle traverse la voie de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc.—Retirée.

2. La compagnie de tramway de Winnipeg demande la permission de traverser à niveau la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique à la rue Main et à l'avenue Higgins, en la cité de Winnipeg.—A l'étude.

3. La cité de Toronto demande une ordonnance l'autorisant à construire et à entretenir un viaduc, qui pourra servir de voie publique, à l'est et dans le voisinage immédiat de la rue York sur les voies des compagnies du chemin de fer du Grand-Tronc et Canadien du Pacifique dans la cité de Toronto.—A l'étude.

4. La compagnie de chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto demande la permission de croiser et de s'embrancher avec la ligne de la compagnie Wabash que cette dernière a louée de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc.—A l'étude.

5. La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique demande l'approbation du plan et du profil du croisement projeté des rues Main et Maple, en la cité de Winnipeg.—A l'étude.

6. La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique demande une ordonnance modifiant celle du 16 décembre 1893 de façon à ce que la municipalité de la cité de Toronto supporte dorénavant et paie à la requérante la moitié du coût de la protection du public, et la moitié de la dépense qu'elle a supportée seule jusqu'à présent au croisement des rues Dufferin et Bathurst à Toronto.—Demande retirée.

7. La compagnie de Prolongement du chemin de fer du Cap-Breton demande l'approbation des plans et de l'emplacement projeté d'un pont à construire sur la rivière des Habitants, à environ un mille en amont du passage d'eau de McCarthy, dans le comté de Richmond, N.-E.—Approuvé à condition que la compagnie s'engage envers le gouvernement du Canada à y poser sans retard un tablier mobile, dès que le ministère des Travaux publics du Canada l'exigera.

8. La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique demande une ordonnance décrétant que la compagnie du chemin de fer du Canada Nord devra installer des appareils complets d'embranchement à l'endroit où sa ligne se croise avec celle du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest près de la ville de Gladstone, Manitoba.—Ordonnance approuvant l'endroit et le mode de croisement, ratifiée.

9. La compagnie du chemin de fer Canada-Nord demande une ordonnance modifiant celle qui enjoint d'installer des appareils d'enclanchement et de déraillement et un système à signaux aux croisements du chemin de fer Canadien du Pacifique à Port-Arthur et à Fort-William.—Rejeté.

10. La compagnie du chemin de fer de Shomberg et Aurora demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement par sa voie de celle de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc à un endroit au nord de la station King, suivant les indications des plans et profils soumis.—Approuvé.

11. La corporation municipale du village de Dutton demande la permission d'ouvrir, à travers les terrains de la Compagnie du chemin de fer du Canada Méridional et du chemin de fer du Lac Erié et de la rivière du Détroit, un chemin public connu sous le nom de rue Charles, et de prolonger la dite rue Charles et aussi la rue Nancy à travers les voies des dites compagnies de chemin de fer—A l'étude.

12. La Compagnie du chemin de fer électrique du Cap-Breton demande une injonction permettant à ses voitures électriques de traverser les voies du chemin de fer Intercolonial au niveau des rails aux rues Townshend, Esplanade, Ferry et George, dans la ville de Sydney, Nouvelle-Ecosse, tel qu'indiqué aux plans et profils soumis.—Accordé.

13. La Compagnie de chemin de fer et de navigation Vancouver, Victoria et Orientale demande une ordonnance sanctionnant la construction d'un embranchement de chemin de fer à partir de sa ligne-mère, jusqu'à Columbia et aux Grandes-Fourches, C.-B., et approuvant les plan, profil et livre de renvoi du dit embranchement.—Accordé.

14. La Compagnie de chemin de fer et de navigation Vancouver, Victoria, et Orientale demande une ordonnance sanctionnant la construction d'un embranchement de chemin de fer, à partir de sa ligne-mère, jusqu'aux hauts-fourneaux de Granby, près de la ville des Grandes-Fourches, soit une distance de 4·4 milles, et approuvant les plan, profil et livre de renvoi du dit embranchement.—Accordé.

15. La Compagnie de chemin de fer et de navigation Vancouver, Victoria et Orientale demande l'approbation des plan et profil du croisement projeté, par ce chemin de fer, de la ligne du chemin de fer des Grandes-Fourches et de la Rivière-au-Chaudron.—Approuvé.

16. La Commission d'embellissement d'Ottawa demande une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique de construire à ses propres frais un passage souterrain de 30 pieds de largeur au-dessous de sa voie sur les terrains du canal entre les rues Isabella et Catherine, Ottawa.—Accordé.

17. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'autorisation de se servir de ses voies et installations à la gare centrale d'Ottawa pour des fins d'entier parcours en même temps que pour des fins terminales.—A l'étude.

18. La Compagnie du chemin de fer Ottawa, Septentrional et Occidental demande au comité de déterminer les termes et conditions auxquels elle pourra utiliser, pour les fins de chemins de fer (conjointement avec les autres intéressés ayant le droit de les utiliser) la gare des voyageurs et les voies et abords y adjacents, situés sur les terres de l'artillerie de la Couronne près du pont des Sapeurs, à Ottawa.—A l'étude.

19. La Compagnie du chemin de fer Pontiac et Jonction du Pacifique demande au comité de déterminer les termes et conditions auxquels elle pourra utiliser pour les fins de chemin de fer (conjointement avec les autres intéressés ayant le droit de les utiliser) la gare des voyageurs et les voies et abords y adjacents, situés sur les terres de l'artillerie de la Couronne, près du pont des Sapeurs à Ottawa.—A l'étude.

20. La Compagnie du chemin de fer Ottawa, Septentrional et Occidental demande l'approbation de l'endroit et du mode de raccordement de sa voie ferrée avec le chemin de fer Canada-Atlantique, près du pont des Sapeurs, à Ottawa—A l'étude.

21. La Compagnie du chemin de fer Canadien Septentrional, demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement de sa voie ferrée sur le chemin de fer Pacifique Canadien à l'avenue Point-Douglass, à Winnipeg.—A l'étude.

22. La ville de Toronto-Junction demande que le comité autorise une dérogation aux ordonnances n°s 5163 et 5164 *re* passages à niveau de l'avenue Saint Clair et du chemin Davenport.—Retiré.

23. La Compagnie du chemin de fer de Toronto demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement par sa voie ferrée du chemin de fer Pacifique Canadien là où cette voie traverse le chemin de l'Avenue, à Toronto.—Approuvé.

24. Le township de Thompson, district d'Algoma demande une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien de construire un passage de chemin public sur sa voie à un endroit situé à deux milles à l'est de la station de Dean-Lake.—Accordé.

25. La Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec (C.P.C.) demande l'approbation du changement de tracé de sa voie ferrée sur le lot 6, 3ième concesssion à partir de la baie, faisant face à l'Humber, township d'York, dans le comté d'York, Ontario.—Approuvé.

26. Le township d'Aldborough demande une meilleure protection des croisements des chemins publics dans les villages de Rodney et West Lorne, sur les chemins de fer Canada Méridional et Lac Erié et Rivière Détroit.—Accordé.

27. La Compagnie du chemin de fer Algoma Central et Baie-d'Hudson demande l'approbation des plans et profils de ses croisements proposés du chemin de fer Pacifique Canadien au Saut-Saint-Marie, Ontario.—A l'étude.

28. La Compagnie du chemin de fer Morden et North-western demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement par sa voie ferrée du chemin de fer Manitoba et North-western (C.PC.) à Neepawa, Manitoba.—Approuvé.

29. Le conseil municipal du comté de Richmond, dans la province de Québec, demande une ordonnance statuant qu'un chemin public puisse être construit à travers la voie de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, au niveau des rails tel qu'indiqué au plan soumis.—A l'étude.

30. La Compagnie du chemin de fer Canadien Septentrional demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement par sa voie ferrée, du chemin de fer Pacifique Canadien, près d'Emerson, Manitoba.—Approuvé.

31. La Compagnie minière de Bruce et du chemin de fer d'Algoma demande une prolongation du délai pour l'installation du système de barrage complexe à son croisement du chemin de fer Pacifique Canadien, près de la station de Bruce Mines.—Accordé.

32. La Compagnie du chemin de fer Vancouver, Victoria et Oriental demande l'approbation des endroits et du mode de croisement, par son embranchement, du chemin de fer Columbia et Occidental (C.P.C.) au moyen de deux ponts au-dessus de cette dernière voie.—Approuvé.

33. La corporation de la cité de Toronto demande la permission de poser et d'entretenir une conduite d'eau au-dessous des voies du chemin de fer du Grand-Tronc, là où ce chemin traverse l'avenue Greenwood, Toronto.—Accordé.

34. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande la permission de faire des remblais sur la déviation de sa ligne entre Bowmanville et un point à l'ouest de la station de Darlington.—Accordé.

35. La Compagnie du chemin de fer Canada Atlantique demande l'approbation des plans et des profils de la partie de sa ligne de chemin de fer maintenant construite dans le township de Foley, indiquant les croisements à niveau ou autres de toutes les grandes routes du dit township.—Approuvé.

36. La Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique demande l'approbation des plans et des profils de la partie de sa ligne de voie ferrée maintenant construite dans le township de Christie, indiquant les croisements à niveau et autres de toutes les grandes routes du dit township.—Approuvé.

37. La Compagnie du chemin de fer Canada Atlantique demande l'approbation des plans et des profils de la partie de sa ligne de voie ferrée maintenant construite dans le township de McMurrich, indiquant les croisements à niveau ou autres de toutes les grandes routes du dit township.—Approuvé.

38. La Compagnie du chemin de fer Canada Atlantique demande l'approbation des plans et des profils de sa voie actuellement construite dans le township de Perry, indiquant les croisements à niveau ou autres de toutes les grandes routes du dit township.—Approuvé.

39. La Compagnie du chemin de fer Canada Atlantique demande l'approbation des plans et des profils de sa voie actuellement construite dans le township de Monteith, indiquant les croisements à niveau et autres de toutes les grandes routes du dit township.—Approuvé.

40. La Compagnie du chemin de fer Québec Méridional demande la permission de construire un embranchement à partir de sa ligne-mère jusqu'aux carrières du mont Johnson.—Accordé.

41. La Compagnie du chemin de fer du lac Erié et de la rivière Détroit demande la permission de construire un embranchement à partir de sa ligne-mère jusqu'au chemin de la ligne limitrophe entre les townships d'Anderdon et Colchester-Nord, dans le comté d'Essex.—Accordé.

42. La Compagnie du chemin de fer du Lac Erié et de la rivière Détroit demande l'approbation des changements du tracé de sa ligne dans le township de Sombra, comté de Lambton, et dans la ville de Wallaceburg et le prolongement de Camden, dans le comté de Kent.—Approuvé.

43. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation de la construction d'une voie additionnelle sur les rues traversées par cette partie de sa ligne, s'étendant d'un point au sud de la rue Queen, dans son parc de Parkdale, jusqu'à un point près de l'intersection du chemin de l'Ouest et de la rue Dundas, dans son parc à la Jonction de Toronto.—Approuvé.

44. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation de la construction d'une voie supplémentaire à travers les rues au nord de la ville de Toronto, depuis le chemin de l'Avenue, à l'est, jusqu'à l'avenue Symington à l'ouest.—Approuvé.

45. La cité de Toronto demande la permission de poser et d'entretenir une ligne de conduites d'eau en dessous des voies de la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada, sur la rue Cherry, à Toronto.—Accordé.

46. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation de la construction d'une voie de garage à partir de sa ligne sur l'Esplanade du Don, à travers l'avenue Eastern, jusqu'aux propriétés de Wicket et Craig, sur l'avenue Cypress, Toronto.—Accordé.

47. La Compagnie du chemin de fer Terminal de Montréal demande l'approbation de la construction d'un passage souterrain sous le chemin de fer Pacifique Canadien sur la ligne de la rue Forsyth, dans la ville de Montréal.—Approuvé.

48. La Compagnie du chemin de fer Sandwich, Windsor et Amherstburg demande l'approbation du plan et de l'emplacement projeté d'un pont devant être construit par cette compagnie sur la rivière Cunard, à un endroit dans la première concession du township d'Anderdon, comté d'Essex.—approuvé.

49. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation de la construction d'une voie à partir du terminus actuel de l'embranchement connu sous le nom d'embranchement de la rue Princess, dans la ville de Winnipeg, allant vers le sud, jusqu'à la limite nord de l'avenue McDermott, traversant sur son parcours les rues Alexander, Pacific, Ross, Elgin, William et Bannatyne, conformément au plan soumis et à la convention conclue avec la ville de Winnipeg.—Approuvé.

50. La Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique, demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement à niveau de sa voie sur le chemin de fer du Grand-Tronc, dans la ville de Tilsonburg.—Approuvé.

51. Le conseil municipal du comté de Richmond, dans la province de Québec, demande l'autorisation d'établir un croisement temporaire sur le chemin de fer du Grand-Tronc, durant la construction du pont sur la rivière Saint-François.—Accordé.

52. La Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Nord demande l'approbation de la modification du tracé d'une partie de sa ligne s'étendant d'un point situé à trois milles au nord de Labelle jusqu'à Nomininguе, à travers les cantons de Marchand et de Loranger.—Approuvé.

53. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation de la construction d'une voie de garage à travers les rues Nena et Henry, dans la ville de Winnipeg, jusqu'à l'avenue Logan et jusqu'aux propriétés de Stewart et Metcalf.—Approuvé.

54. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation de la construction d'une voie de garage connue sous le nom d'embranchement McCormick, à travers les rues Princess et King, dans la ville de Winnipeg, jusqu'aux propriétés de la *McCormick Harvesting Machine Company*.—Approuvé.

55. La Compagnie du chemin de fer Canada Atlantique demande l'approbation des plans et des profils de sa voie actuellement construite dans les townships de Perry et Bethune, où se trouvent indiqués les croisements à niveau et autres, de toutes les grandes routes dans le dit township.—Approuvé.

56. La Compagnie du chemin de fer Canada Atlantique demande l'approbation des plans et des profils de sa ligne actuellement construite dans la ville d'Arnprior, où se trouvent indiqués les croisements à niveau et autres, de toutes les grandes routes dans le dit township.—Approuvé.

57. Le gouvernement de la province de la Colombie-Britannique demande l'approbation des plans et de l'emplacement proposés d'un pont de grande route et de voie ferrée devant être construit sur la rivière Fraser, à New-Westminster.—Approuvé.

58. La Compagnie du chemin de fer Terminal de Montréal demande l'approbation des endroits et du mode de croisements à niveau par sa voie ferrée du chemin de fer Urbain de Montréal, à l'intersection des rues Saint-André et Rachel, et de l'avenue Duluth et de la rue Saint-Denis, dans la ville de Montréal.—Approuvé.

59. La cité de Woodstock demande une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada, de fournir et d'entretenir un gardien à son croisement de la rue Wilson.—Approuvé.

60. La Compagnie de chemin de fer et de navigation Vancouver, Victoria et Orientale, demande une prolongation de délai pour l'installation du système de barrage complexe et de signaux à son croisement du chemin de fer des Grandes-Fourches et de la rivière-au-Chaudron, près des Grandes-Fourches.—Accordé.

61. La Compagnie du chemin de fer électrique de Berlin et Bridgeport demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement par sa voie ferrée du chemin de fer du Grand-Tronc, à l'avenue Margaret, dans la ville de Berlin.—Approuvé.

62. La Compagnie du chemin de fer électrique de Berlin et Bridgeport, demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement par sa voie ferrée du chemin de fer du Grand-Tronc, à Bridegeport.—Approuvé.

63. La Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec (C.P.C.) demande l'approbation de la construction d'une voie de garage à partir d'un point où elle traverse une partie du lot 6, dans le village d'Elora, jusqu'au moulin McGowan, dans le village d'Aboyne —Approuvé.

64. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation de la construction d'une voie de garage le long de l'avenue Jefferson et traversant la dite avenue jusqu'aux propriétés de la Compagnie de fonderie de Toronto, dans la ville de Toronto.—Approuvé.

65. La Compagnie du chemin de fer de la baie de Quinté demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement à niveau, par sa voie ferrée, du chemin de fer du Grand-Tronc, à la gare de Napanee.—Ordonnance provisoire accordée.

66. La Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec (C.P.C.) demande l'approbation des plan et profil de son embranchement traversant la grande route connue sous le nom de rue David-Sud, dans le township de Nicol.—Approuvé.

67. La Compagnie minière de Bruce et du chemin de fer d'Algoma demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement à niveau, par sa voie ferrée, du chemin de fer Pacifique Canadien à la gare de Bruce-Mines.—Approuvé.

68. La Compagnie du chemin de fer Canadien Septentrional demande l'approbation des changements du tracé de sa voie entre les 17e et 40e milles.—Approuvé.

69. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation de la construction d'une voie de garage le long de l'avenue Point-Douglas, dans la ville de Winnipeg, vers l'est à partir du côté ouest de la rue Rachel jusqu'à l'entrepôt de Joseph Maw, à l'est de la rue McFarlane.—Approuvé.

70. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation de la construction d'une voie de garage à partir d'un point, près de la gare de Hagersville, jusqu'à la carrière de Pierre-Bleue de Hagersville, dans le township de Walpole.—Approuvé.

71. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation des plan et profil du croisement projeté par son embranchement projeté de la rue King, dans le village de Hagersville, et aussi à travers l'angle sud-est des rues Mary et James, dans le dit village.—Approuvé.

72. Le gouvernement de la Colombie-Britannique demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement, par l'abord sud de son pont projeté à travers la rivière Fraser, à New-Westminster, des voies de la Compagnie du chemin de fer New-Westminster Méridional.—Approuvé.

73. Le gouvernement de la Colombie-Britannique demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement, par l'abord nord de son pont projeté à travers la rivière Fraser, à New-Westminster, des voies de garage de la Compagnie du chemin de fer Canadien.—Approuvé.

74. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation de la construction d'une voie de garage dans la ville d'Orilia, à travers la rue Andrew, au sud du chemin Berry et de la rue King, entre les rues Andrew et West, jusqu'aux propriétés de la *Tudhope Carriage Company*.—Approuvé.

75. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada, demande l'approbation de la construction d'une voie de garage à partir de Dumfries, dans le township de Dumfries-Sud, comté de Brant, jusqu'aux propriétés de la Compagnie de ciment Portland d'Ontario.

76. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation des plan et profil de son embranchement traversant la grande route entre la deuxième et la troisième concession, dans le township de Dumfries-Sud, vis-à-vis le lot n° 18, dans les dites concessions et à travers la grande route entre les lots 18 et 19 dans la dite troisième concession.—Approuvé.

77. La Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud demande l'approbation du plan amendé, indiquant certaines modifications de son pont projeté à travers la rivière Saint-François, au lieu du plan approuvé par décret de l'Exécutif daté du 21 décembre 1900.—Approuvé.

78. La Compagnie de chemin de fer et de Navigation Vancouver, Victoria et Orientale, demande l'approbation des plans et des profils où sont indiqués des croisements de

grandes routes par son embranchement du haut-fourneau de Granby, savoir :—Gold Avenue, Fourth Street, Fifth Street et Sixth Street, dans la division Osogoes du district de Yale.—Approuvé.

79. La Compagnie du chemin de fer et de Navigation Vancouver, Victoria et Orientale, demande l'approbation des changements dans le tracé de sa voie ferrée entre Carson et Phœnix.—Approuvé.

80. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation de la construction d'une voie de garage dans la ville de Winnipeg, à travers certaines rues, jusqu'aux propriétés de la *Royal Crown Company.*—Approuvé.

81. La Compagnie du chemin de fer Sandwich, Windsor et Amherstburg demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement par sa voie ferrée du chemin de fer Canada Méridional, dans la ville d'Amherstburg.—Approuvé.

82. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation des plan et profil de ses croisements projetés de la grande route à un point situé près de la rue Landcaster, dans la ville de Berlin, jusqu'aux propriétés de l'*Ontario Sugar Company* ; aussi, jusqu'au moulin de Peter Shirks, à Bridgeport.—Approuvé.

83. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation de la construction d'un embranchement jusqu'aux propriétés de l'*Ontario Sugar Company*, dans la ville de Berlin, et jusqu'au moulin de Peter Shirk's, à Bridgeport.—Approuvé.

84. L'*International Transit Company* demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement par sa voie ferrée du chemin de fer Pacifique Canadien, dans la ville du Saut-Sainte-Marie.—Ordonnance provisoire accordée.

85. La Compagnie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central demande l'approbation du changement du tracé de sa voie ferrée, entre les deuxième et le quatorzième milles.—Approuvé.

86. La Compagnie du chemin de fer Algoma-Central et Baie-d'Hudson demande l'approbation des plans et des profils où sont indiqués les croisements des grandes routes dans les townships de Korah et de Terentorus, et dans la ville du Saut-Sainte-Marie.—Approuvé.

87. La Compagnie du chemin de fer Canadien Septentrional demande l'approbation du changement du tracé de sa voie ferrée entre Grand-View et Snell-River.—Approuvé.

88. La Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, demande l'approbation des changements du tracé de sa voie ferrée entre les stations 0 et les stations soixante-trois + 66·7 = 95 + 66·7.—Approuvé.

89. La Compagnie du chemin de fer Woodstock, Thames-Valley et Ingersoll, demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement par sa voie ferrée du chemin de fer du Grand-Tronc à la rue Dundas, dans la ville de Woodstock.—Approuvé.

90. Le conseil municipal du comté de Frontenac demande une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada de construire un passage souterrain, là où sa voie ferrée croise la grande route connue sous le nom de chemin de Montréal, près de Kingston-Junction.—Ordonnance accordée.

91. La Compagnie de pâte de bois et de papier Prince-Porritt, demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement par son viaduc fumiculaire des voies du chemin de fer Intercolonial à Rimouski.—Approuvé.

92. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande une ordonnance statuant qu'en attendant le remplacement du système de barrage complexe détruit par un incendie, un gardien soit placé à l'endroit où le chemin de fer Pacifique Canadien croise le chemin de fer Canada Atlantique à Saint-Polycarpe-Jonction.—Accordé.

93. La Compagnie de chemin de fer et de Navigation Vancouver, Victoria et Orientale, demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement par sa voie ferrée du chemin de fer Columbia et Occidental, au moyen d'un passage souterrain près de Summit-City.—Approuvé.

94. La Compagnie du chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon demande l'approbation du plan et de l'emplacement projeté d'un pont sur le False-Creek, dans la ville de Vancouver.—Approuvé.

95. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation de la construction d'un pont au-dessus de ses parcs et de ses voies entre les 8e et 9e rues, dans la ville de Brandon, conformément à la convention conclue entre la ville et la compagnie.—Approuvé.

96. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation de la construction d'une voie de garage dans la ville de Brantford, à travers la rue George, jusqu'aux propriétés de Ryerson Frères.—Approuvé.

97. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation de la construction d'une voie de garage dans la ville de Collingwood, le long de la rue Walnut, jusqu'à l'établissement manufacturier de Wilson Frères.—Approuvé.

98. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation de la construction d'une voie de garage dans la ville de Collingwood, le long de la rue Walnut, jusqu'au moulin à farine de Stewart et Cameron.—Approuvé.

99. La Compagnie du chemin de fer Chateauguay et Septentrional demande l'approbation du plan amendé et de l'emplacement projeté de son pont projeté sur la rivière des Prairies à Charlemagne.—Approuvé.

100. La Compagnie du chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon demande l'approbation de l'approbation de l'endroit et du mode de croissement, par sa voie ferrée, du chemin de fer Pacifique Canadien à Sapperton, dans la ville de New-Westminster.—Approuvé.

101. La Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique demande l'approbation du plan et profil où sont indiqués les croisements de toutes les grandes routes et rues, dans la ville de Renfrew.—Approuvé.

102. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation du plan indiquant l'emplacement projeté de l'arche ou du passage souterrain sur l'allocation pour chemins, entre les lots 6 et 7 dans la concession à ligne de front brisée du township de Darlington, à l'est de la gare de Bowmanville.—Approuvé.

103. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation du changement de tracé de sa voie ferrée, sur l'embranchement de Berry-Sud entre les poteaux milliaires 440 et 443, à l'est de Berry-Sud.—Approuvé,

104. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation de la construction d'une voie de garage et d'embranchement de cette voie à partir d'un point à Wiarton, jusqu'aux propriétés de la compagnie de sucre de Betterave de Wiarton, dans la dite ville.—Approuvé.

105. La Compagnie du chemin de fer de Vancouver et de l'île Lulu demande l'approbation des changements du tracé de sa voie ferrée à partir d'un point près de Vancouver, jusqu'à un point situé du côté sud du False-Creek, connu sous le nom d'embranchement de False-Creek.—Approuvé.

106. La Compagnie du chemin de fer Canadien Septentrional demande l'approbation des changements du tracé de sa voie ferrée entre les townships 30-33, du rang 4 au rang 11, O. 2 M., depuis le milliaire 502·48 jusqu'au milliaire 349·55, Assiniboïa.—Approuvé.

107. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation de la construction d'une voie de garage dans la ville de Winnipeg, à partir de son embranchement de Selkirk-Ouest, au nord de l'avenue Jarvis, jusqu'aux propriétés de l'*American Abell Engine and Treshing Company.*—Approuvé.

108. La Compagnie de chemin de fer et de navigation Vancouver, Victoria et Orientale demande l'approbation des changements du tracé de sa voie ferrée dans le voisinage de Phœnix, C.-B.—Approuvé.

109. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation de la construction d'un viaduc au-dessus de la rue Stephen, dans la ville de Port-Arthur.—Approuvé.

110. La Compagnie du chemin de fer Canada Septentrional demande l'approbation des changements du tracé du chemin de fer Edmonton-Yukon-Pacifique à travers la ville et la colonie d'Edmonton.—Approuvé.

111. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation de la construction d'une voie de garage le long du côté sud de la rue Falstaff, dans la ville de Stratford.—Approuvé.

112. La Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique demande l'approbation de la construction d'un embranchement dans le township de Nepean, comté de Carleton.—Approuvé.

113. La Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique demande l'approbation du croisement projeté de son embranchement sur la voie de la compagnie du chemin macadamisé de Nepean et North-Gower, dans le township de Nepean.—Approuvé.

114. La Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique demande l'approbation des plan et profil du croisement projeté de son embranchement sur le chemin de concession entre la concession 1, du bord de l'Outaouais et la concession A, bord du Rideau, dans le township de Nepean.—Approuvé.

115 La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation de la construction d'une voie de garage sur la rue Mill, dans la ville de Toronto, jusqu'aux propriétés de la compagnie William Davis.—Approuvé.

116. La Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique demande l'approbation de la construction d'une voie de garage à partir de la limite nord du vlllage de police à Port-Burrell, dans le township de Beyham, dans la direction du sud-ouest à travers les eaux du creek Otter.—Approuvé.

117. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation de la construction d'une voie de garage à travers l'avenue Henry, dans la ville de Winnipeg, jusqu'aux propriétés des *Manitoba Iron Works.*—Approuvé.

118. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation de la construction d'une voie de garage à travers l'avenue Sutherland, dans la ville de Winnipeg, jusqu'aux propriétés de John Gunn, du côté nord de l'avenue Sutherland.—Approuvé.

119. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation de la construction d'une voie de garage et d'embranchements de cette voie, jusqu'aux propriétés de la *Colonial Portland Cement Company.*—Approuvé.

120. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation du plan du prolongement projeté des culées de son pont, au-dessus du chemin Brock, à l'ouest de la station de Dundas.—Approuvé.

121. La Compagnie du chemin de fer Vancouver, Victoria et Oriental demande l'approbation des plans et des profils de ses croisements de l'avenue Dominion, de la rue Banner et de l'avenue Standard, au moyen de viaducs ; de la rue Phœnix, au moyen d'un passage à niveau, et des rues School et Church, au moyen de passages souterrains, dans la ville de Phœnix, C.-B.—Approuvé.

122. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation du changement du tracé de sa ligne-mère entre Port-Moody et Westminster-Junction.—Approuvé.

123. La cité de Sainte-Catherine demande l'approbation de l'amendement des plans de la reconstruction projetée du front de la rue Queenstown, à Sainte-Catherine.—Approuvé.

124. La Compagnie du chemin de fer Canadien Septentrional demande l'approbation de la construction d'un embranchement dans la ville de Saint-Boniface, à travers les lots 78, 79, 80 et 81, jusqu'aux propriétés de la *Rat Portage Lumber Company*—Approuvé.

125. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation de la construction de voies additionnelles sur les rues Townsend, Bethune, Rink, Stewart, Perry, Park, Chamberlain et Romaine, et sur le chemin limitrophe dans la ville de Peterborough.—Approuvé.

126. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation du changement du tracé de sa ligne-mère entre Caron et Waldec.—Approuvé.

127. La Compagnie du chemin de fer Châteauguay et Septentrional demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement à niveau, par sa voie ferrée, du chemin de fer Pacifique Canadien à la gare de l'Epiphanie.—Approuvé.

128. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation du changement de tracé de sa ligne-mère entre Markstay et Stinson.—Approuvé.

129. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation des changements du tracé d'une partie de sa ligne-mère, savoir :—de Carlstadt à Upsala, de la rivière de l'Aigle à Notman, de Keewatin à Ostersund, d'Ingolf à la limite d'Ontario et de la limite d'Ontario au lac Cross.—Approuvé.

130. Le township de Seneca demande une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada de placer un gardien à son passage à niveau du chemin de Port-Dover et Hamilton, près du village de Caledonia. Ordonné que la compagnie du chemin de fer installe et entretienne, à l'avenir, une cloche électrique automatique à ce passage à niveau.

131. Le township de Yarmouth, John A. Smith et autres demandent une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Canada Méridional de faire certains travaux relatifs au drainage dans le dit township.—Rejeté.

132. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation des changements du tracé de sa ligne-mère près de Beaucage, sur la réserve des Sauvages, à l'ouest de North-Bay.—Approuvé.

133. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation du changement de tracé de sa ligne à son entrée dans son parc de Winnipeg, savoir : Le chemin de colonisation du Manitoba et du sud-ouest, l'embranchement sud-ouest de la montagne de Pembina, l'embranchement de Winnipeg et l'embranchement de Selkirk.—Approuvé.

134. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation des plan et profil des croisements projetés de son embranchement dans la ville de Wiarton.—Approuvé.

135. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation de la déviation d'une partie du chemin Talbot, dans le township de Cayuga-Nord, et l'ouverture et l'établissement d'une nouvelle grande route et le croisement par cette route des chemins de fer du Grand-Tronc et du Canada Méridional.—Approuvé.

137. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation de la construction d'une garage dans la ville de New-Westminster jusqu'aux propriétés de la *Fraser River Lumber Company*.—Approuvé.

138. La Compagnie du chemin de fer Châteauguay et Septentrional demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement, par sa voie ferrée, du chemin de fer Urbain de Montréal près de l'intersection de l'avenue Valois et de la rue Ontario, dans la ville de Montréal.—Approuvé.

139. La Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada demande l'approbation de la construction d'un embranchement à travers les rues Front et John, dans la ville de Toronto, jusqu'à l'emplacement des anciens édifices du parlement.—Approuvé.

140. Le township de Hope demande une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada, de construire et d'entretenir un passage souterrain à la grande route dans le dit township.—Ordonnance accordée.

141. La Compagnie du chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto demande l'approbation des plan et profil de son prolongement projeté dans la ville de Sainte-Catherine, passant le long de la rue Ontario, à partir de la rue King, jusqu'au raccordement avec la ligne-mère à Port-Dalhousie.—A l'étude.

142. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'autorisation de faire passer une partie de la grande route entre les concessions 2 et 3 dans le township de London, par-dessus sa voie ferrée, au moyen d'un viaduc, de détourner une partie de la dite grande route, et d'acquérir par voie d'expropriation à même le lot 22, le terrain nécessaire à cette fin ; ainsi que l'autorisation de clore une partie de la grande route primitive, lorsque cette déviation aura été faite et de démolir et d'enlever le viaduc en bois qui existe actuellement.—A l'étude.

143. La ville de Whitby demande une ordonnance enjoignant au chemin de fer le Grand-Tronc d'avoir à protéger certains croisements de sa ligne sur les grandes routes.—A l'étude.

144. La ville d'Ottawa demande une ordonnance décrétant l'élargissement du pont sur la rue Somerset, au-dessus des voies du Canada Atlantique et du Pacifique Canadien, tel qu'indiqué au plan soumis.—A l'étude.

145. La cité d'Ottawa et le comté de Carleton demande une ordonnance enjoignant au chemin de fer Pacifique Canadien d'enlever le remblai en terre constituant l'abord oriental du pont de chemin de fer traversent la rivière Rideau à New-Edinburgh, et de lui substituer un pont ayant un tablier de 150 pieds d'axe en axe, et aussi de remettre l'île à cet endroit dans son état primitif.—A l'étude.

146. La Compagnie du chemin de fer de Mabou et du Golfe demande l'approbation de l'endroit et du mode de raccordement de sa voie ferrée avec le chemin de fer du Cap-Breton, tel qu'indiqué au plan soumis.—A l'étude.

147. La Compagnie du chemin de fer de Mabou et du Golfe demande l'approbation de l'endroit et du mode de construction, par sa voie ferrée, du chemin de fer du Cap-Breton, tel qu'indiqué au plan soumis.—A l'étude.

148. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande une ordonnance approuvant la construction de la rue Beatty à travers les voies de la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, dans la ville de Vancouver.—A l'étude.

149. La Compagnie du chemin de fer de Mabou et du Golfe demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement, par sa voie ferrée, de la ligne de la compagnie houillère et du chemin de fer, à Hillsboro, N.-E, tel qu'indiqué au plan soumis.—A l'étude.

150. La Compagnie du chemin de fer Canadien Septentrional demande l'approbation de l'endroit et du mode du croisement, par sa voie ferrée, de l'embranchement de Brookdale du chemin de fer Pacifique Canadien dans le Manitoba.

151. La cité de Toronto demande une ordonnance décrétant la construction, par les compagnies des chemins de fer le Grand-Tronc et Pacifique Canadien, ou par l'une de ces compagnies, d'un pont en fer et en acier au pied de la rue Yonge, à Toronto, le pont devant être appuyé sur des colonnes d'acier et sur des piliers en maçonnerie, au-dessus des voies ferrées des dites compagnies, sur l'Esplanade.—Accordé.

152. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande la permission de traverser les rues 1re et 18e dans la ville de Brandon.—A l'étude.

153. La Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien demande l'approbation de la construction d'une voie additionnelle à travers la grande route entre la construction du Premier Méridien et la concession "A" dans le township d'Etabecokee, dans le comté d'York.—Approuvé.

154. Le gouvernement de la Colombie-Britannique demande l'approbation du tracé revisé de la ligne du chemin de fer du gouvernement de la Colombie-Britannique, à partir du pont sur la rivière Fraser, en allant vers l'est, jusqu'au raccordement du chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon, aussi la permission d'enlever la voie de la compagnie du chemin de fer électrique de la Colombie-Britannique, tel qu'indiqué au plan soumis.—A l'étude.

155. La Compagnie du chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon demande le droit de passage sur et à travers le lot n° 1, Sapperton, C.-B., appartenant à la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien.—A l'étude.

156. La Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontipool demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement du chemin de fer du Grand-Tronc, à Lindsay, Ont.—Approuvé.

157. La ville de Toronto-Junction se plaint du refus de la Compagnie du Grand-Tronc de fournir les installations nécessaires de garage aux parcs à bestiaux *Union* de Toronto-Junction, pour y décharger les bestiaux devant être livrés à cet endroit.—A l'étude.

158. La Compagnie du chemin de fer de Vancouver et de l'île Lulu demande la permission de traverser certaines rues à Vancouver.—A l'étude.

159. Joseph James se plaint de ce que le tracé projeté de la ligne de la Compagnie du chemin de fer de la baie de Quinté, entre Bridgewater et Queensborough, passera à travers de sa propriété minière, étant partie des lots 2 et 3, concession 4, township d'Elzéar, comté de Hastings, ce qui aura pour effet d'affecter et de déprécier ses droits et privilèges miniers, et il demande une ordonnance limitant et définissant l'exploitation et les travaux du dit chemin de fer, etc., etc.—A l'étude.

160. Le village de Hastings demande que l'on pourvoie à la protection du public, en plaçant un gardien ou autrement, au croisement de la Compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc, dans le dit village.—A l'étude.

161. Plainte portée contre la compagnie du chemin de fer d'Oshawa au sujet du croisement projeté de la rue King, par sa voie ferrée, et du prolongement de cette voie en remontant la rue Mary à Oshawa.—Rejeté.

162. La ville de Vancouver demande que des barrières soient construites et entretenues par la Compagnie du chemin de fer Vancouver, Newestminster et Yukon à son croisement de l'avenue Westminster, dès à présent, et qu'un viaduc soit érigé par la dite Compagnie de chemin de fer, dès que, de l'avis du comité, cela sera devenu nécessaire par suite de l'augmentation du trafic.—Accordé.

163. La ville de Vancouver demande que des barrières soient construites et entretenues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien à son croisement de la rue Granville, dès maintenant, et qu'un viaduc soit construit par la dite Compagnie de chemin de fer dès que, de l'avis du comité, cela sera devenu nécessaire par suite de l'augmentation du trafic.—A l'étude.

164. La cité de Chatham demande une audience en vertu de l'article 3, chapitre 69, 2 Edouard VII, *re* l'érection et l'établissement d'usines, etc., dans la dite ville de Chatham, par la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié et de la rivière Détroit.—A l'étude.

165. La Compagnie du chemin de fer urbain de Preston et Berlin demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement, par sa voie ferrée, du chemin de fer le Grand-Tronc, dans la ville de Preston.—Approuvé.

166. La ville de Saint-Thomas demande une ordonnance permettant aux voitures électriques du chemin de fer urbain de Saint-Thomas de croiser à niveau les voies du chemin de fer Canada Méridional aux rues William et Elgin, et une autre ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Canada Méridional de construire un passage souterrain sous la rue Ross dans cette ville.—A l'étude.

167. Le village de Weyburn, T.N.-O., demande la permission de prolonger la Troisième rue à travers le chemin de fer Pacifique Canadien —A l'étude.

168. La Compagnie du chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement, par sa voie ferrée, du chemin de fer Pacifique Canadien, près de l'avenue Heatly, dans la ville de Vancouver.—A l'étude.

168. La Compagnie du chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon demande l'approbation de l'endroit et du mode de croisement, par sa voie ferrée, du chemin de fer électrique de la Colombie-Britannique sur les rues Vanables et Powell, dans la ville de Vancouver.

169. La Compagnie du chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon demande l'approbation des plan, profil et livre de renvoi de son embranchement projeté entre False-Creek et l'anse Burrard.—Retiré.

170. La Compagnie du chemin de fer du comté de Lévis demande l'approbation des plans et des profils de son chemin de fer électrique le long de certaines grandes routes, dans le comté de Lévis.—Approuvé.

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Secrétaire, comité des chemins de fer du C. P.

Préparé par

J. W. PUGSLY,

Greffier du comité des chemins de fer du C.P.

PARTIE II

RELEVES DU COMPTABLE

No 1.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Désignation des travaux.	Imputables sur le capital.	Imputables sur le revenu.	Imputables sur le revenu.	
			Personnel.	Réparations.
CANAUX.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois	.....	.....	8,218 14	10,063 38
Carillon } Grenville }	.....	15,992 52	14,348 17	17,766 28
Chambly	.....	8,977 43	19,286 10	21,745 65
Cornwall	77,833 81	.....	70,129 29	19,205 66
Lachine	58,426 92	109,893 43	69,762 03	53,054 20
Lac Saint-Louis	9,508 72	.....	.....	.....
Lac Saint-François	5,000 00	.....	.....	.....
Murray	500 00	.....	5,757 00	4,627 70
Rideau	.....	16,235 13	34,595 31	36,424 23
Saut-Sainte-Marie	65,933 43	.....	16,077 22	10,855 70
Soulanges	248,929 10	.....	31,987 06	10,362 23
Sainte-Anne	.....	1,984 39	2,072 17	4,684 42
Saint-Laurent. Chenal nord	126,833 94	.....	.....	.....
Saint-Laurent. Chenal des Galops	25,000 00	.....	.....	.....
Saint-Laurent. Abords du fleuve	16,432 28	.....	.....	.....
Saint-Ours	.....	9,344 89	2,288 63	1,671 83
Saint-Pierre	.....	.....	2,836 49	764 11
Trent	523,950 74	18.548 58	6,993 25	10,791 15
Welland	315,819 49	94,127 21	90,684 05	72,004 59
Williamsburg. Galops	320,354 92	.....	15,246 91	20,092 79
Williamsburg. Rapide-Plat	18,483 34			
Williamsburg. Pointe-Farran	10,266 92			
Total	1,823,273 61	275,103 58	390,281 82	294,113 92
EN GÉNÉRAL POUR LES CANAUX.				
Arbitrages et jugements	.....	56 00	.....	.....
Dragueurs—Lachine	.....	.....	.....	3,267 83
" Rideau	.....	.....	.....	6,999 10
Divers	.....	.....	443 26	.....
Appoint. et dép. cont., employés des canaux	.....	.....	34,008 68	.....
Travail le dimanche	.....	.....	18,456 32	.....
Relevés hydrographiques et inspections	.....	1,449 61	.....	.....
Canaux de Québec, arpentages pr frontières	.....	986 23	.....	.....
Total	.....	2.491 84	52,908 26	10,266 93
CHEMINS DE FER.				
Intercolonial	2,254,266 68	.....	6,196,653 19	.....
Ile du Prince-Edouard	829,414 18	.....	259,637 82	.....
Embranchement de Windsor	.....	.....	17,843 19	.....
Total	3,083,680 86	.....	6,474,134 20	.....

N° 1.—ÉTAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, etc.—*Fin.*

Désignation des travaux.	Imputables sur le capital.	Imputables sur le revenu.	Imputables sur le revenu.	
			Personnel.	Réparations.
EN GÉNÉRAL POUR LES CHEMINS DE FER.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c
Statistiques des chemins de fer	.....	232 01	.....	.....
Subventions aux chemins de fer	.....	1,463,222 34	.....	.....
Réparat. au wagon du Gouverneur général	.....	657 72	.....	.....
Rapport d'enquêtes devant le comité des chemins de fer du Conseil privé	.....	483 85	.....	.....
Abonnement au *Railway Congress*, Bruxelles.	.....	97 33	.....	.....
Arpentages et inspections	.....	9,103 30	.....	.....
" " (commission des garde-bestiaux)	.....	4,996 22	.....	.....
Total	.....	1,478,792 77	.....	.....
DIVERS.				
Frais de litiges	.....	5,937 18	.....	.....
Divers travaux	.....	135 04	.....	.....
Appointem. d'ingénieurs, dessinateurs, etc.	.....	26,018 35	.....	.....
" de commis surnuméraires, etc.	.....	3,059 10	.....	.....
" " *re* rapp. pr le parlem.	.....	248 33	.....	.....
Total	.....	35,398 00	.....	.....
RÉCAPITULATION.				
Total pour les canaux	1,823,273 61	275,103 58	390,281 82	294,113 92
" en général	.....	2,491 84	52,908 26	10,266 93
Total pour les canaux	1,823,273 61	277,595 42	443,190 08	304,380 85
Total pour les chemins de fer	3,083,680 86	.....	6,474,134 20	.....
" " en général	.....	1,478,792 77	.....	.....
Total pour les chemins de fer	3,083,680 86	1,478,792 77	6,474,134 20	.....
Grand total, Chemins de fer et Canaux, y compris Divers	4,906,954 47	1,791,786 19	6,917,324 28	304,380 85

Montant total dépensé, $13,920,445.79.

S. LEONARD SHANNON
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

N° 2.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, réparations ordinaires et le personnel des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1903.

CANAL SAINT-PIERRE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernem. avant la confédérat.	.....	156,523 32	.....	.....	.....
" depuis " ..	1868	21,519 72	.....	.....	.....
" " " ..	1869	70,719 80	.....	.....	.....
" " " ..	1870	.....	46,193 57	.....	.....
" " " ..	1871	.....	.....	225 36	555 78
" " " ..	1872	.....	.....	280 00	6,122 67
" " " ..	1873	.....	.....	343 32	6,539 58
" " " ..	1874	.....	.....	725 93	1,558 57
" " " ..	1875	20 97	.....	560 00	889 35
" " " ..	1876	11,125 00	.....	641 55	.....
" " " ..	1877	63,330 18	.....	600 00	17 45
" " " ..	1878	26,511 51	.....	600 00	.....
" " " ..	1879	107,337 75	.....	631 50	.....
" " " ..	1880	80,120 54	.....	400 00	.....
" " " ..	1881	69,434 76	.....	959 58	.....
" " " ..	1882	484 00	.....	1,920 54	200 63
" " " ..	1883	.....	.....	2,089 19	232 42
" " " ..	1884	2,471 40	.....	2,601 47	367 85
" " " ..	1885	16,820 15	.....	1,929 11	183 11
" " " ..	1886	2,316 85	.....	2,360 67	297 81
" " " ..	1887	1,087 75	750 00	2,777 13	343 23
" " " ..	1888	.....	.....	3,217 77	1,588 40
" " " ..	1889	.....	500 00	3,085 29	353 38
" " " ..	1890	.....	.....	3,110 15	255 34
" " " ..	1891	972 65	510 53	3,255 30	312 02
" " " ..	1892	14,387 00	30,936 82	3,007 70	1,461 24
" " " ..	1893	811 59	9,987 78	2,938 15	1,856 30
" " " .	1894	437 05	3,852 21	2,935 94	1,986 70
" " " ..	1895	868 44	26,222 46	2,499 81	353 55
" " " ..	1896	1,455 21	16,743 64	2,182 04	260 90
" " " ..	1897	.....	.....	2,728 38	1 20
" " " ..	1898	.....	111 70	2,785 25	453 85
" " " ..	1899	.....	.....	2,819 86	456 61
" " " ..	1900	.....	.....	2,833 24	1,483 30
" " " ..	1901	.....	2,311 26	2,730 44	841 63
" " " ..	1902	.....	10,014 43	2,939 81	274 44
" " " ..	1903	.....	.....	2,836 49	764 11
		648,755 64			
MOINS—Remises des années précédentes..	.....	208 50			
Total	....	*648,547 14	148,134 40	65,550 97	30,010 82

* Dépenses telles que ci-dessus .. ..$ 648,547 14
Moins dépense avant la confédération 156,523 32

Conforme aux Comptes publics, 1903, page 4..... $ 492,023 82

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA BAIE VERTE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernem. avant la confédération			
" depuis "	1868		
" " "	1869		
" " "	1870		
" " "	1871		17,929 34
" " "	1872		6,399 41
" " "	1873		14,943 83
" " "	1874		4,018 90
" " "	1875		443 00
" " "	1876		110 75
" " "	1877		22 30
" " "	1878		
" " "	1879		
" " "	1880		
" " "	1881		520 00
" " "	1882		
" " "	1883		
" " "	1884		
" " "	1885		
" " "	1886		
" " "	1887		
" " "	1888		
" " "	1889		
" " "	1890		
" " "	1891		
" " "	1892		
" " "	1893		
" " "	1894		
" " "	1895		
" " "	1896		
" " "	1897		
" " "	1898		
" " "	1899		
" " "	1900		
" " "	1901		
" " "	1902		
" " "	1903		
Total			44,387 53

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL. LACHINE

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement impérial	....	40,000 00		.....	.....	.....
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	....	2,547,532 85		.....	.....	.....
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération	1868	.....		1,852 70	13,742 05	10,431 51
" "	1869	2,000 00		.....	14,209 02	12,085 84
Coût de la construction première et agrandiss. de 1843 à 1848	.....	.....	2,589,532 85			
Dépensé par le gouvernement fédéral	1870	.....		.....	15,834 49	13,302 39
" "	1871	.....		12,231 40	17,478 52	15,093 25
" "	1872	36,708 15		.....	16,076 93	12,334 69
" "	1873	7,824 28		35,158 21	23,601 03	34,300 60
" "	1874	158,618 35		.....	25,811 07	22,828 66
" "	1875	197,420 52		.....	28,592 01	30,057 34
" "	1876	327,769 39		.....	33,797 73	29,103 65
" "	1877	1,439,375 73		.....	33,148 86	19,824 33
" "	1878	1,484,619 63		.....	39,062 97	13,646 41
" "	1879	958,053 30		.....	42,338 84	12,400 78
" "	1880	369,566 74		.....	38,950 90	10,223 62
" "	1881	292,165 51		.....	39,027 99	19,888 33
" "	1882	252,821 33		2,978 66	41,158 90	17,116 46
" "	1883	396,496 96		1,859 68	45,554 91	18,199 59
" "	1884	188,266 18		.....	48,624 51	19,683 24
" "	1885	111,215 23		.....	49,004 85	20,199 78
" "	1886	210,509 42		.....	50,969 10	19,199 18
" "	1887	28,772 52		12,981 59	53,113 97	22,567 81
" "	1888	19,414 34		7,996 38	52,229 61	19,999 64
" "	1889	76,032 96		972 71	54,110 67	22,957 71
" "	1890	7,448 03		8,238 46	53,114 34	22,999 38
" "	1891	217 53		16,155 75	50,721 69	36,292 98
" "	1892	87,852 35		27,480 80	52,729 37	67,499 62
" "	1893	445,983 21		50,937 40	53,185 00	51,616 79
" "	1894	64,345 14		17,152 48	60,174 03	40,939 70
" "	1895	189,944 36		32,405 20	56,337 44	25,891 45
" "	1896	184,998 25		8,193 15	58,342 96	24,950 20
" "	1897	282,052 48		14,664 21	57,533 20	25,820 73
" "	1898	216,717 44		819 62	57,282 50	33,391 92
" "	1899	162,351 83		3,103 99	55,990 00	35,776 90
" "	1900	125,009 41		12,210 88	56,791 45	31,988 81
" "	1901	97,305 52		12,072 87	58,364 29	50,005 48
" "	1902	113,328 26		36,249 02	59,435 33	45,853 97
" "	1903	58,426 92		109,893 43	69,762 03	53,054 20
Coût de l'agrandissement	.....	.....	8,591,631 27			
Total	.....	.....	11,181,164 12	425,608 59	1,576,202 56	961,526 94

Dépense totale à compte du capital comme ci-dessus $11,181,164 12
Moins imputable à Fleuve St-Laurent et Canaux, *voir* page 9. $2,950,104 15
Moins dépensé par le gouvernement impérial 40,000 00
2,990,104 15

Conforme au bilan des Comptes publics, 1903, page 4 ..... $ 8,191,059 97

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL BEAUHARNOIS.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé p. le gouvernm. avant la confédération	...	1,611,424 11	.....	.....	.....
" depuis " ..	1868	.....	63,193 75	9,349 99	6,216 98
" " " ..	1869	.....	55 00	9,626 99	6,498 57
" " " ..	1870	.....	27 50	10,117 57	6,384 81
" " " ..	1871	.....	.....	12,316 53	5,722 36
" " " ..	1872	.....	27 50	11,792 46	15,733 38
" " " ..	1873	.....	5,122 50	12,210 73	9,882 06
" " " ..	1874	.....	26 00	15,392 51	10,990 56
" " " ..	1875	.....	36 00	14,399 32	12,253 01
" " " ..	1876	.....	.....	14,465 86	17,170 83
" " " ..	1877	.....	.....	14,377 63	15,207 36
" " " ..	1878	.....	.....	14,383 37	9,861 05
" " " ..	1879	.....	.....	15,015 86	10,370 71
" " " ..	1880	266 15	.....	15,362 61	8,997 34
" " " ..	1881	.....	.....	17,659 93	10,770 67
" " " ..	1882	.....	.....	18,804 53	20,813 86
" " " ..	1883	.....	6,727 44	18,287 77	15,826 71
" " " ..	1884	.....	3,277 98	19,107 38	16,232 61
" " " ..	1885	.....	7,999 79	18,960 40	14,637 70
" " " ..	1886	.....	8,491 80	19,228 90	14,356 00
" " " ..	1887	.....	3,633 57	18,867 45	14,999 88
" " " ..	1888	.....	14,411 97	19,325 05	14,285 98
" " " ..	1889	.....	10,993 52	20,019 11	14,982 54
" " " ..	1890	.....	.....	19,847 42	14,999 20
" " " ..	1891	.....	17,085 68	18,886 86	12,537 39
" " " ..	1892	.....	1,606 23	20,050 01	14,999 80
" " " ..	1893	.....	.....	20,348 34	14,107 11
" " " ..	1894	.....	6,547 72	20,574 53	13,903 46
" " " ..	1895	.....	27,982 93	20,428 59	12,299 49
" " " ..	1896	.....	.....	20,725 47	15,050 85
" " " ..	1897	.....	9,813 15	21,012 64	14,862 98
" " " ..	1898	25,000 00	5,799 34	20,650 00	16,164 92
" " " ..	1899	.....	1,000 00	20,613 22	13,463 01
" " " ..	1900	.....	4,959 22	20,147 59	14,505 30
" " " ..	1901	.....	483 40	20,118 42	14,199 12
" " " ..	1902	.....	.....	16,682 52	6,532 33
" " " ..	1903	.....	.....	8,218 14	10,063 38
Total	..	*1,636,690 26	199,391 99	607,375 70	459,833 31

* *Voir* page 9 pour le total du coût, Fleuve Saint-Laurent et Canaux.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX, LEVÉS HYDROGRAPHIQUES, ETC.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Imputable sur le capital.				Imputable sur le revenu.
		Chenal nord.	Biefs.	Chenal des Galops.	Total.	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	.....	.....	.....	.....	18,442 85	98,378 46
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération	1868	.....	.....	.....	.....	.....
" "	1869	.....	.....	.....	.....	.....
" "	1870	.....	.....	.....	.....	.....
" "	1871	.....	.....	.....	.....	.....
" "	1872	.....	.....	.....	.....	.....
" "	1873	.....	.....	.....	33,241 69	.....
" "	1874	.....	.....	.....	26,541 30	.....
" "	1875	.....	.....	.....	20,611 36	.....
" "	1876	.....	.....	.....	50,215 47	.....
" "	1877	.....	.....	.....	47,377 31	.....
" "	1878	.....	.....	.....	5,570 46	.....
" "	1879	.....	.....	.....	9,265 77	.....
" "	1880	.....	.....	.....	9,214 56	.....
" "	1881	.....	.....	.....	6,927 96	.....
" "	1882	.....	6,933 45	22,000 00	28,933 45	.....
" "	1883	.....	3,574 31	41,300 00	44,874 31	.....
" "	1884	.....	15,546 03	74,300 00	89,846 03	.....
" "	1885	.....	13,710 17	101,400 00	115,110 17	.....
" "	1886	.....	16,251 73	99,800 00	116,051 73	.....
" "	1887	.....	20,037 31	54,400 00	74,437 31	.....
" "	1888	.....	16,082 85	40,400 00	56,482 85	.....
" "	1889	.....	1,293 92	17,200 00	18,493 92	.....
" "	1890	.....	18,279 91	5,700 00	23,979 91	.....
" "	1891	.....	35,137 25	.....	35,137 25	.....
" "	1892	.....	59,779 31	.....	59,779 31	.....
" "	1893	.....	52,643 39	.....	52,643 39	.....
" "	1894	.....	13,721 66	.....	13,721 66	.....
" "	1895	.....	1,223 72	181,552 03	182,775 75	.....
" "	1896	.....	7,457 05	.....	7,457 05	.....
" "	1897	.....	12,347 31	.....	12,347 31	.....
" "	1898	171,336 65	7,491 11	32,710 00	211,537 76	.....
" "	1899	461,979 50	9,366 47	42,430 00	513,775 97	.....
" "	1900	225,000 00	72,484 41	50,000 00	347,484 41	.....
" "	1901	184,790 34	19,389 75	91,211 97	295,392 06	.....
" "	1902	125,000 00	29,268 64	24,037 85	178,306 49	.....
" "	1903	126,833 94	16,432 28	25,000 00	168,266 22	.....
		1,294,940 43	448,452 03	903,441 85	2,874,243 04	98,378 46

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX.

Fleuve Saint-Laurent et canaux, comme ci-dessus	$ 2,874,243 04
Canal de Beauharnois, *voir* page 8	1,636,690 26
Canal de Cornwall " 12	6,963,298 97
Canal de Williamsburg " 14	9,567,076 75
Lac Saint-Louis " 10	290,259 21
Canal de Soulanges " 26	6,738,643 32
Canal de Lachine, depuis avant la confédérat. jusq. 30 juin 1875, *voir* p. 7	2,950,104 15
Lac Saint-François, *voir* page 11	75,906 71
Conforme au bilan des Comptes publics, 1903, page 4	$31,096,222 41

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

LAC SAINT-LOUIS.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération			
" " depuis "	1868		
" " " "	1869		
" " " "	1870		
" " " "	1871		
" " " "	1872		
" " " "	1873		
" " " "	1874		
" " " "	1875		
" " " "	1876		
" " " "	1877		
" " " "	1878		
" " " "	1879		
" " " "	1880		
" " " "	1881		
" " " "	1882		
" " " "	1883		
" " " "	1884		
" " " "	1885		
" " " "	1886		
" " " "	1887		
" " " "	1888		
" " " "	1889		
" " " "	1890		
" " " "	1891		
" " " "	1892		
" " " "	1893		
" " " "	1894		
" " " "	1895	4,753 14	
" " " "	1896	49,909 31	
" " " "	1897	73,300 41	
" " " "	1898	64,495 83	
" " " "	1899	57,607 79	
" " " "	1900	11,765 70	
" " " "	1901	12,918 31	
" " " "	1902	6,000 00	
" " " "	1903	9,508 72	
Total		*290,259 21	

* Inclus dans le coût total, Fleuve Saint-Laurent et Canaux, *voir* page 9.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

LAC SAINT-FRANÇOIS.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.
		$ c.	$ c
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération	1868		
" " " "	1869		
" " " "	1870		
" " " "	1871		
" " " "	1872		
" " " "	1873		
" " " "	1874		
" " " "	1875		
" " " "	1876		
" " " "	1877		
" " " "	1878		
" " " "	1879		
" " " "	1880		
" " " "	1881		
" " " "	1882		
" " " "	1883		
" " " "	1884		
" " " "	1885		
" " " "	1886		
" " " "	1887		
" " " "	1888		
" " " "	1889		
" " " "	1890		
" " " "	1891		
" " " "	1892		
" " " "	1893		
" " " "	1894		
" " " "	1895		
" " " "	1896		
" " " "	1897		
" " " "	1898	3,420 00	
" " " "	1899	23,110 00	
" " " "	1900	15,431 46	12,288 39
" " " "	1901	15,000 00	8,060 30
" " " "	1902	13,945 25	
" " " "	1903	5,000 00	
Total		*75,906 71	20,348 69

*Inclus dans le coût total, Fleuve Saint-Laurent et Canaux, *voir* page 9.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CORNWALL.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Imputable sur le capital.		Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération..	.....	1,933,152 69		.....	.....	.....
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération..	1868	.....		2,786 00	11,244 47	3,774 18
" " ..	1869	10,692 04		.....	10,347 91	3,859 14
" " ..	1870	.....		17,780 05	10,368 16	7,145 42
" " ..	1871	.....		7 50	11,848 39	8,891 61
" " ..	1872	.....		10,090 21	10,594 30	8,163 70
" " ..	1873	.....		1,011 75	13,042 25	12,467 65
" " ..	1874	.....		.....	13,405 20	7,610 70
" " ..	1875	1,780 00		.....	13,351 91	7,097 34
Coût de la construct. primitive.	.....	.....	1,945,624 73			
Dépensé par le gouvernement fédéral..	1876	.....		.....	13,320 61	6,423 67
" " ..	1877	49,211 37		.....	13,375 70	6,440 54
" " ..	1878	145,015 45		.....	13,825 50	4,935 21
" " ..	1879	143,092 05		.....	13,817 96	4,983 15
" " ..	1880	109,454 95		.....	14,440 33	9,735 76
" " ..	1881	53,948 14		.....	15,173 60	5,524 10
" " ..	1882	44,587 61		.....	15,052 20	6,634 62
" " ..	1883	21,728 93		.....	18,283 67	8,361 71
" " ..	1884	22,018 13		.....	18,475 48	9,007 73
" " ..	1885	62,034 90		16,298 96	15,988 96	12,368 51
" " ..	1886	57,820 83		6,960 95	15,994 80	11,832 83
" " ..	1887	46,966 43		.....	17,520 54	12,100 29
" " ..	1888	67,945 74		.....	16,938 54	13,942 64
" " ..	1889	163,993 85		.....	17,890 55	58,205 26
" " ..	1890	365,038 01		2,000 00	17,063 49	12,758 18
" " ..	1891	599,001 85		1,459 98	16,077 72	9,830 05
" " ..	1892	398,555 25		2,345 26	15,596 66	9,864 36
" " ..	1893	352,536 13		.....	15,173 01	9,668 14
" " ..	1894	404,990 22		.....	15,344 02	7,733 54
" " ..	1895	450,689 65		21,497 74	15,414 56	13,053 55
" " ..	1896	448,408 31		2,175 00	15,472 26	25,259 56
" " ..	1897	438,487 51		.....	15,540 43	16,438 32
" " ..	1898	133,208 96		.....	15,011 50	15,431 02
" " ..	1899	37,649 00		15,960 80	16,000 00	14,623 90
" " ..	1900	169,889 51		18,547 50	18,798 10	13,998 29
" " ..	1901	62,032 47		.....	17,104 13	13,166 89
" " ..	1902	90,535 18	.....	.....	17,896 58	15,045 95
" " ..	1903	77,833 81	.....	.....	70,129 29	19,205 66
Coût de l'agrandissement	.....	.....	5,017,674 24			
Total	.....	.....	*6,963,298 97	118,831 70	594,922 78	425,583 17

* Inclus dans le coût total, Fleuve Saint-Laurent et Canaux, *voir* page 9.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital. Pointe Farran.	Capital. Galops.	Capital. Rapide Plat.	Capital. Total.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération, premiers frais de construction					1,320,655 54			
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868						5,745 97	6,442 41
" " "	1869						5,769 81	5,670 88
" " "	1870						5,573 13	6,546 16
" " "	1871						6,382 17	5,308 41
" " "	1872					1,077 00	5,542 94	3,230 07
" " "	1873						6,424 49	7,347 75
" " "	1874						6,857 19	7,395 92
" " "	1875						6,547 62	4,110 29
" " "	1876						7,418 39	11,690 98
" " "	1877						7,388 08	10,053 61
" " "	1878						7,430 11	4,449 78
" " "	1879						7,517 20	3,549 71
" " "	1880						7,590 15	3,999 77
" " "	1881						7,572 35	5,020 73
" " "	1882						7,589 44	7,447 69
" " "	1883				13 19		7,423 48	7,299 39
" " "	1884				2,473 44		7,757 04	7,349 37
" " "	1885		70,764 07	32,473 05	103,237 12		7,696 67	8,198 03
" " "	1886		78,014 92	71,820 79	149,835 71		7,671 54	7,847 05
" " "	1887		32,862 02	82,990 98	115,853 00		7,635 54	7,904 76
" " "	1888		16,628 95	53,499 34	70,128 29	1,613 67	7,646 79	8,190 13
" " "	1889		37,661 15	22,206 11	59,867 26		7,485 28	8,794 61
" " "	1890		126,417 42	12,660 95	139,078 37		8,954 53	8,191 69
" " "	1891	2,853 76	172,779 88	55,036 96	230,670 60		8,678 25	7,987 40
" " "	1892		218,511 17	158,034 15	376,545 32	797 83	9,458 33	8,551 32
" " "	1893		154,524 01	217,669 28	372,193 29	3,675 00	8,676 03	8,347 97
" " "	1894		223,992 81	274,397 42	498,390 23		10,230 09	7,029 95
" " "	1895		118,464 53	228,892 70	347,357 23	13,720 36	9,675 09	7,371 37
A reporter		2,853 76	1.250,620 93	1,209,681 73	3,786,298 59	20,883 86	210,337 70	195,327 20

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX DE WILLIAMSBURG—*Fin.*

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.				Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		Pointe Farran.	Galops.	Rapide Plat.	Total.			
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	.....	2,853 76	1,250,620 93	1,209,681 73	3,786,298 59	20,883 86	210,337 70	195,327 20
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération	1896	4,980 00	150,744 16	286,396 96	442,121 12	8,607 04	9,588 51	9,036 00
" " "	1897	.....	262,795 78	205,480 55	468,274 33	3,880 76	8,697 54	8,210 71
" " "	1898	231,321 44	734,492 07	116,072 55	1,081,886 06	.....	10,708 66	8,032 84
" " "	1899	346,956 54	987,186 44	57,869 18	1,392,012 16	7,410 00	9,960 64	10,000 00
" " "	1900	100,534 64	752,799 27	14,298 74	867,632 65	4,137 04	11,092 06	10,897 79
" " "	1901	111,158 39	390,112 78	76,501 57	577,772 74	.....	12,342 32	11,755 09
" " "	1902	42,209 89	421,945 81	137,818 22	601,973 92	.....	14,403 28	13,673 26
" " "	1903	10,266 92	320,354 92	18,483 34	349,105 18	.....	15,246 91	20,092 79
Total	.....	850,281 58	5,271,050 16	2,122,602 84	9,567,076 75	44,918 70	302,377 62	287,025 68

* Premiers frais de construction	$ 1,320,655 54
Frais d'agrandissement	8,246,421 21
Total	$ 9,567,076 75

Inclus dans le coût total, Fleuve Saint-Laurent et Canaux, page 9.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite*

CANAL WELLAND.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement imperial	....	222,220 00	.....	.....	.....
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	.....	7,416,019 83	.....	.....	.....
" depuis " ..	1868	12,097 84	.....	37,679 05	38,852 96
" " " ..	1869	43,486 36	.....	39,060 61	50,773 03
" " " ..	1870	.....	22,173 72	40,340 45	65,009 19
" " " ..	1871	.....	48,569 10	42,383 33	53,381 02
" " " ..	1872	53,680 32	6,022 44	37,085 37	50,276 90
" " " ..	1873	82,282 20	47,876 27	45,382 99	66,550 73
" " " ..	1874	746,420 61	.....	50,966 48	103,666 99
" " " ..	1875	1,047,119 91	.....	52,595 00	88,539 99
" " " ..	1876	1,569,478 19	700 00	57,623 31	81,376 12
" " " ..	1877	2,199,962 61	.....	59,963 47	49,783 93
" " " ..	1878	2,138,392 99	.....	60,138 59	66,393 53
" " " ..	1879	1,552,697 41	.....	59,942 23	56,755 57
" " " ..	1880	1,252,924 75	.....	63,198 10	76,535 25
" " " ..	1881	1,242,943 37	6,593 19	56,398 04	69,249 53
" " " ..	1882	603,402 17	13,664 80	74,641 51	84,374 97
" " " ..	1883	549,433 29	5,979 03	109,207 21	72,707 62
" " " ..	1884	432,336 21	.....	113,276 87	90,926 97
" " " ..	1885	463,505 38	6,150 21	112,670 00	91,534 66
" " " ..	1886	215,380 75	1,359 00	111,660 22	69,507 48
" " " ..	1887	1,071,073 87	3,828 67	109,371 69	77,440 80
" " " ..	1888	429,720 94	10,740 86	110,806 01	86,518 97
" " " ..	1889	225,910 21	43,803 80	113,587 05	77,547 77
" " " ..	1890	117,633 22	51,648 28	109,202 02	72,686 19
" " " ..	1891	36,371 03	19,767 73	107,662 63	82,548 30
" " " ..	1892	29,541 21	9,008 80	104,673 73	73,771 87
" " " ..	1893	8,259 94	25,103 13	104,926 73	65,016 84
" " " ..	1894	1,571 78	13,430 20	102,018 80	53,053 71
" " " ..	1895	3,809 35	24,245 02	90,438 07	48,270 94
" " " ..	1896	1,677 67	18,768 99	87,988 11	62,542 64
" " " ..	1897	2,282 35	22,283 06	88,095 20	41,247 81
" " " ..	1898	.....	34,803 25	84,806 54	59,571 66
" " " ..	1899	.....	30,099 84	86,110 88	56,270 60
" " " ..	1900	18,167 29	37,164 84	84,888 36	59,507 64
" " " ..	1901	224,536 96	87,777 43	86,889 24	72,055 89
" " " ..	1902	303,997 81	78,905 37	88,048 95	69,279 90
" " " ..	1903	315,819 49	94,127 21	90,684 05	72,004 59
Total	.....	*24,634,157 31	764,594 24	2,874,410 89	2,455,532 56

*Dépense totale comme ci-dessus ..... $ 24,634,157 31
Moins dépensé par le gouvernement impérial 222,220 00

Conforme au bilan des Comptes publics, 1903, page 4 ..... $ 24,411,937 31

Premiers frais de constr., y comp. ceux du prem. agrandissement. $ 7,693,824 03
Agrandissement, y compris le nouveau canal Welland 16,940,333 28

Dépense totale comme ci-dessus ..... $ 24,634,157 31

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE ET CANAL DE SAINTE-ANNE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	. .	134,456 51	.....	.....	.....
" depuis " ..	1868	.....	.....	778 16	432 47
" " " ..	1869	.....	.....	1,062 96	1,873 51
" " " ..	1870	.....	.....	1,136 54	1,280 36
" " " ..	1871	.....	.....	1,285 84	1,539 02
" " " ..	1872	.....	1,939 46	1,106 80	1,393 63
" " " ..	1873	.....	540 11	2,199 64	1,264 40
" " " ..	1874	12,753 27	.....	2,614 90	7,208 63
" " " .	1875	32,627 71	.....	1,859 20	4,506 68
" " " .	1876	24,935 85	.....	1,952 14	4,033 72
" " " ..	1877	30,003 08	.....	1,982 65	1,756 93
" " " .	1878	14,618 85	.....	2,057 32	541 95
" " " ..	1879	22,113 02	.....	2,202 03	3,259 70
" " " ..	1880	3,054 68	.....	2,152 57	1,704 71
" " " ..	1881	69,042 76	.....	2,553 02	3,257 92
" " " ..	1882	193,158 36	.....	2,611 30	2,343 99
" " " ..	1883	172,959 95	.....	2,569 86	3,448 83
" " " ..	1884	142,006 25	.....	2,775 32	2,725 49
" " " ..	1885	93,679 57	.....	2,618 60	4,042 04
" " " ..	1886	129,681 67	.....	2,611 90	5,803 01
" " " ..	1887	45,276 08	6,054 10	2,537 41	1,499 96
" " " ..	1888	18,910 55	1,372 59	2,505 61	1,380 75
" " " ..	1889	24,786 33	.....	2,569 22	1,730 79
" " " ..	1890	6,151 14	.....	2,571 04	1,525 51
" " " ..	1891	.....	8,173 69	2,505 69	1,503 56
" " " ..	1892	.....	25,471 61	2,571 28	1,666 21
" " " ..	1893	.....	6,521 88	2,581 08	2,800 03
" " " ..	1894	.....	3,497 56	2,640 00	2,799 63
" " " ..	1895	.....	3,694 33	2,508 14	3,025 91
" " " ..	1896	.....	.....	2,495 54	4,993 89
" " " ..	1897	.....	.....	2,357 51	1,688 12
" " " ..	1898	.....	.....	1,904 10	1,699 44
" " " ..	1899	.....	.....	1,920 12	1,997 96
" " " ..	1900	.....	.....	1,840 51	2,679 21
" " " ..	1901	.....	.....	1,895 89	3,999 02
" " " ..	1902	.....	.....	1,994 52	3,015 97
" " " ..	1903	.....	1,984 39	2,072 17	4,684 42
Total.....	....	*1,170,215 63	59,249 72	77,600 58	95,107 37

*Inclus dans le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 19.

Premiers frais de construction	$ 134,456 51
Agrandissement, y compris nouvelle écluse	1,035,759 12
	$ 1,170,215 63

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE CARILLON ET GRENVILLE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial		*			
Dépensé par le gouvern. avant la confédération		63,053 64			
" depuis " "	1868		19,817 22	6,301 88	8,911 28
" " " "	1869			6,549 38	10,157 42
" " " "	1870		4,167 96	6,617 81	9,852 09
" " " "	1871		23,119 37	8,676 90	8,218 24
" " " "	1872	165,257 28		8,324 51	17,235 31
" " " "	1873	133,199 10	3,051 38	10,068 28	8,781 50
" " " "	1874	245,258 38		10,710 88	10,605 82
" " " "	1875	339,864 76		10,378 57	18,520 44
" " " "	1876	326,203 16		10,764 38	11,475 96
" " " "	1877	245,738 04		11,050 27	10,304 06
" " " "	1878	22,676 20		11,401 30	5,082 72
" " " "	1879	243,141 24		11,501 22	7,629 98
" " " "	1880	281,514 27		11,959 14	7,625 54
" " " "	1881	336,707 53		13,059 18	8,076 91
" " " "	1882	433,084 39		14,387 49	7,582 68
" " " "	1883	433,575 10		17,479 58	8,310 02
" " " "	1884	399,267 16		17,393 91	7,918 42
" " " "	1885	157,187 72		19,702 30	10,429 26
" " " "	1886	104,973 24	75 00	20,597 82	9,303 31
" " " "	1887	20,747 11		20,011 36	10,554 41
" " " "	1888	38,996 29		21,531 12	10,036 62
" " " "	1889	298 17		22,098 88	10,135 66
" " " "	1890	17 58	4,526 61	15,896 16	7,582 38
" " " "	1891		4,395 25	21,230 22	10,796 68
" " " "	1892	34,585 64	15,036 48	17,458 69	8,620 15
" " " "	1893	207 00	42,298 74	16,762 71	10,669 28
" " " "	1894	385 55	20,034 94	14,144 98	11,620 09
" " " "	1895		5,963 76	15,453 21	12,303 25
" " " "	1896	3,850 31		13,995 69	12,161 10
" " " "	1897	1,908 44	4,939 20	13,780 29	11,607 95
" " " "	1898	82,663 37	5,082 03	11,697 81	10,993 61
" " " "	1899	39,999 37		11,919 27	11,478 88
" " " "	1900	22,802 27	4,476 50	13,657 06	14,666 71
" " " "	1901	4,930 65	9,331 95	13,342 22	13,416 00
" " " "	1902		16,998 69	13,725 99	19,366 30
" " " "	1903		15,992 52	14,348 17	17,766 28
Total		†4,182,092 96	199,307 60	497,978 63	389,796 31

* Dépense non donnée—les registres relatifs à cette dépense étaient au bureau des terres de l'artillerie à Montréal et furent détruits par le feu en 1852.

† Inclus dans le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 19, coût d'agrandissement, $4,119,039.32.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour contruction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE ET BARRAGE DE LA CULBUTE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. depuis la confédération..	1868	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1869	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1870	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1871	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1872	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1873	.....	835 53	.....	.....
" " " ..	1874	.....	38,388 99	.....	.....
" " " ..	1875	63,659 29	.....	.....	.....
" " " ..	1876	76,842 44	.....	.....	.....
" " " ..	1877	56,081 87	.....	.....	.....
" " " ..	1878	5,933 53	.....	.....	.....
" " " ..	1879	20,694 19	.....	.....	.....
" " " ..	1880	16,688 20	.....	202 50	259 31
" " " ..	1881	4,721 62	.....	962 85	.....
" " " ..	1882	29,567 15	.....	790 00	162 33
" " " ..	1883	14,249 60	.....	695 00	288 99
" " " ..	1884	8,151 16	.....	733 50	.....
" " " ..	1885	19,071 76	.....	730 00	572 75
" " " ..	1886	26,385 27	.....	730 00	2,396 14
" " " ..	1887	7,760 88	.....	730 00	967 33
" " " ..	1888	7,573 99	.....	739 50	730 60
" " " .	1889	17,112 01	.....	1,050 00	116 53
" " " ..	1890	2,818 35	.....	747 83	.....
" " " ..	1891	2,183 15	9,122 05	745 25	499 91
" " " ..	1892	.....	1,546 25	736 00	.....
" " " ..	1893	.....	1,420 65	749 00	13 55
" " " ..	1894	.....	2,540 14	730 00	494 43
" " " ..	1895	.....	1,475 26	436 05	434 28
" " " ..	1896	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1897	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1898	.....	.....	.....	100 00
" " " ..	1899	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1900	3,085 00	.....	.....	.....
" " " ..	1901	197 00	.....	.....	.....
" " " ..	1902	.....	1,135 00	.....	.....
" " " ..	1903	.....	.....	.....	.....
Total.....	.....	*382,776 46	56,463 87	11,507 48	7,036 15

* Inclus dans le coût total de la rivière Ottawa, *voir* page 19.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL RIDEAU.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial	....	3,911,701 47	.....	.....	.....
Dépensé par le gouv. avant la confédération	.....	153,062 60	.....	.....	.....
" depuis "	1868	166 50	7,298 12	18,397 28	16,475 21
" " "	1869	.....	.....	19,250 71	13,140 77
" " "	1870	.....	13 16	20,022 37	19,469 33
" " "	1871	.....	11,732 98	22,814 58	18,120 52
" " "	1872	.....	4,967 50	22,139 48	14,005 32
" " "	1873	.....	18,070 97	22,841 51	26,074 49
" " "	1874	.....	5,793 16	26,815 44	22,957 40
" " "	1875	9,310 85	.....	26,553 37	19,699 81
" " "	1876	2,163 96	.....	26,430 77	14,428 25
" " "	1877	214 11	.....	25,959 56	14,198 18
" " "	1878	.....	.....	26,651 51	11,034 22
" " "	1879	7,703 88	.....	26,042 52	7,134 55
" " "	1880	.....	.....	26,463 88	11,434 05
" " "	1881	.....	133 50	26,024 71	8,627 00
" " "	1882	.....	.....	26,915 29	13,860 28
" " "	1883	.....	70 65	27 322 81	23,524 84
" " "	1884	.....	4,597 50	26,938 95	19,245 02
" " "	1885	.....	2,098 76	26,971 32	18,189 55
" " "	1886	.....	550 00	27,045 95	35,648 04
" " "	1887	.....	20,823 96	29,440 46	18,565 34
" " "	1888	.....	18,889 48	33,458 83	25,478 87
" " "	1889	.....	6,665 22	33,801 77	18,106 36
" " "	1890	.....	21,124 10	34,270 57	18,025 21
" " "	1891	.....	20,967 25	34,641 98	21,537 56
" " "	1892	.....	31,363 23	35,500 82	21,507 16
" " "	1893	.....	24,274 71	35,022 49	18,789 50
" " "	1894	.....	14,485 11	34,943 35	16,939 47
" " "	1895	.....	31,559 48	33,827 08	19,897 32
" " "	1896	.....	21,452 29	34,052 77	30,196 38
" " "	1897	.....	19,079 11	31,461 55	29,535 94
" " "	1898	.....	13,608 39	30,759 05	26,599 93
" " "	1899	.....	700 29	30,751 20	28,199 49
" " "	1900	.....	11,780 41	30,623 27	30,237 09
" " "	1901	.....	.....	31,334 40	33,791 17
" " "	1902	.....	8,894 40	32,193 66	33,959 86
" " "	1903	.....	16,235 13	34,595 31	36,424 23
Total	.....	*4,084,323 37	337,228 86	1,032,280 57	755,057 71

* Travaux de la rivière Ottawa.

Ecluse de Sainte-Anne, page 16		$ 1,170,215 63
Canal de Carillon et Grenville, page 17		4,182,092 96
Canal de la Culbute, page 18		382,776 46
Canal Rideau, tel que ci-dessus	$ 4,084,323 37	
Moins dépensé par le gouvernement impérial	3,911,701 47	
		172,621 90
Total des travaux de l'Ottawa (capital)		$ 5,907,706 95
Ajoutez dépenses sur glissoirs et estacades avant la confédération	$ 719,247 13	
Depuis la confédération	7,243 60	
Ajoutez dépenses sur les canaux des Chats avant la confédération	482,950 81	
Ajoutez dépenses en 1881, imputées à Divers, *voir* page 229, part ii, Comptes publics	1,136 84	
Ajoutez montant trans., *voir* p. xxxvi des Comptes publics, bilan de 1881	233,555 85	
		1,444,134 23
		$ 7,351,841 18
Moins dépensé avant la confédération, transféré au compte du Revenu	$ 320,618 28	
Moins dépense, 1872, sur le canal de Carillon et Grenville, tel que démontré dans le bilan des Comptes publics, page xx, sous Divers	165,257 28	
		485,875 56
Conforme au bilan, Comptes publics, 1903, page 4		$ 6,865,965 62

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

ÈTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ECLUSE SAINT-OURS.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. avant la confédération	....	121,537 65	....	....	....
" depuis " "	1868	....	....	1,532 75	753 74
" " " "	1869	....	....	1,755 15	1,399 18
" " " "	1870	....	....	1,458 09	1,006 22
" " " "	1871	....	....	1,414 48	1,210 98
" " " "	1872	....	....	1,565 80	1,263 19
" " " "	1873	....	....	2,076 50	1,575 10
" " " "	1874	....	....	2,219 13	2,363 42
" " " "	1875	....	....	1,362 22	1,245 69
" " " "	1876	....	....	1,403 92	1,601 71
" " " "	1877	....	....	1,533 40	750 80
" " " "	1878	....	....	1,556 65	283 77
" " " "	1879	....	....	1,581 55	456 07
" " " "	1880	....	....	1,614 01	705 54
" " " "	1881	....	....	1,741 97	1,299 77
" " " "	1882	....	....	2,002 71	1,902 41
" " " "	1883	....	17,230 32	2,361 65	2,188 08
" " " "	1884	....	5,279 17	2,315 37	1,494 99
" " " "	1885	....	4,700 64	2,271 57	3,652 63
" " " "	1886	....	....	2,311 70	4,143 47
" " " "	1887	....	....	2,175 37	5,864 78
" " " "	1888	....	....	2,216 04	2,801 17
" " " "	1889	....	17,964 45	2,421 14	2,002 63
" " " "	1890	....	24,571 96	2,138 40	1,935 44
" " " "	1891	....	21,696 74	2,011 08	4,460 16
" " " "	1892	....	3,585 34	2,168 44	1,944 33
" " " "	1893	....	....	2,136 66	1,994 34
" " " "	1894	....	....	2,216 68	924 55
" " " "	1895	....	....	2,161 63	915 50
" " " "	1896	....	....	2,094 91	1,678 49
" " " "	1897	....	....	2,135 60	707 06
" " " "	1898	....	....	2,049 67	692 04
" " " "	1899	....	....	2,244 12	1,494 93
" " " "	1900	....	1,596 88	2,181 43	2,681 10
" " " "	1901	....	3,610 06	2,128 25	1,681 44
" " " "	1902	....	15,549 27	2,262 39	984 36
" " " "	1903	....	9,344 89	2,288 63	1,671 83
Total ...	....	*121,537 65	125,129 72	71,109 06	63,730 91

* Inclus dans le coût total des travaux du canal de Chambly et de la rivière Richelieu, *voir* page 21.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CHAMBLY.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	634,711 76	.....	.....	.....
" depuis " ..	1868	.....	.....	8,312 90	9,355 70
" " " ..	1869	.....	.....	8,437 22	13,120 97
" " " ..	1870	.....	.....	8,934 41	20,180 73
" " " ..	1871	.....	2,839 85	10,214 71	22,426 33
" " " ..	1872	.....	1,906 40	9,628 50	22,327 99
" " " ..	1873	.....	759 00	10,390 44	11,789 27
" " " ..	1874	.....	2,810 00	11,675 67	16,427 19
" " " ..	1875	2,415 00	.....	12,201 99	16,306 91
" " " ..	1876	.....	.....	10,593 14	13,273 56
" " " ..	1877	80 00	.....	10,281 78	10,111 32
" " " ..	1878	.....	.....	10,413 99	6,022 96
" " " ..	1879	.....	.....	11,301 53	8,809 77
" " " .	1880	.....	.....	11,516 22	12,377 74
" " " ..	1881	.....	.....	13,950 47	20,705 17
" " " ..	1882	.....	31,796 41	16,686 78	16,843 60
" " " ..	1883	.....	21,332 36	15,904 38	15,182 24
" " " ..	1884	.....	41,640 77	18,448 85	12,003 34
" " " ..	1885	.....	21,049 23	18,378 55	13,046 95
" " " ..	1886	.....	14,547 27	19,501 28	11,999 77
" " " ..	1887	.....	17,911 17	19,053 62	20,071 37
" " " ..	1888	.....	65,536 64	20,073 60	11,823 74
" " " ..	1889	.....	51,437 87	19,679 22	19,392 18
" " ..	1890	.....	23,221 48	19,655 38	14,399 93
" " " ..	1891	.....	43,344 41	19,204 76	11,399 93
" " " ..	1892	.....	38,353 99	19,665 22	12,976 48
" " " ..	1893	.....	21,127 65	19,310 29	12,451 03
" " " .	1894	.....	8,567 78	19,040 93	11,920 74
" " " ..	1895	.....	6,147 63	19,325 49	11,779 12
" " " ..	1896	.....	3,694 63	19,349 65	11,801 12
" " " ..	1897	.....	12,665 88	18,754 17	13,128 55
" " " ..	1898	.....	13,184 68	17,992 90	12,466 51
" " " ..	1899	.....	15,255 42	18,336 50	11,997 51
" " " ..	1900	.....	5,448 88	18,397 58	13,995 00
" " " ..	1901	.....	1,195 09	18,529 48	17,572 35
" " " ..	1902	.....	19,132 80	18,832 25	17,313 02
" " " ..	1903	.....	8,977 43	19,286 10	21,745 65
		637,206 76			
Moins produit de vente d'un lopin de terre.	....	150 00			
Total	.....	*637,056 76	493,884 72	561,259 95	518,545 74

*Canal Chambly et rivière Richelieu.

Canal Chambly, tel que ci-dessus..... $ 637,056 76
Ecluse Saint-Ours, *voir* page 20..... 121,537 65

$ 758,594 41

Moins, somme déduite lors de la confédération, *voir* Comptes publics de 1868, partie i, page 9.
Dépensé par le gouvernem. avant la confédérat.
Canal Chambly, comme ci-dessus..... $ 634,711 76
Ecluse Saint-Ours, *voir* page 20..... 121,537 65

$ 756,249 41
Rapp. comme actif dans les Comptes publ., 1868. 433,807 83

322,441 58

Conforme aux Comptes publics, 1903, page 4..... $ 436,152 83

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL MURRAY.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	.....	.....	.....	.....
" depuis " ..	1868	.....	400 00	.....	.....
" " " ..	1869	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1870	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1871	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1872	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1873	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1874	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1875	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1876	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1877	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1878	.....	.....	.....	.....
" " " .	1879	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1880	.....	.....	.....	.....
" " " .	1881	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1882	7,135 63	.....	.....	.....
" " " ..	1883	84,071 68	.....	.....	.....
" " " ..	1884	118,187 43	.....	.....	.....
" " " ..	1885	148,902 66	.....	.....	.....
" " " ..	1886	179,704 52	.....	.....	.....
" " " .	1887	142,563 66	.....	.....	.....
" " " ..	1888	146,754 37	.....	.....	.....
" " " ..	1889	215,326 46	.....	.....	.....
" " " ..	1890	106,760 35	.....	494 31	.....
" " " ..	1891	61,260 49	.....	5,137 03	173 53
" " " ..	1892	5,964 22	.....	5,803 48	3,505 15
" " " ..	1893	30,838 79	.....	5,499 62	5,341 34
" " " ..	1894	.....	.....	5,667 52	5,295 57
" " " ..	1895	.....	.....	5,354 97	5,063 49
" " " ..	1896	.....	.....	5,409 10	5,410 33
" " " ..	1897	.....	.....	5,526 87	3,966 41
" " " ..	1898	.....	.....	5,799 94	4,710 23
" " " ..	1899	.....	.....	5,073 70	3,533 68
" " " ..	1900	.....	.....	5,613 83	2,777 60
" " " ..	1901	.....	.....	5,175 74	1,138 15
" " " ..	1902	.....	.....	5,254 51	6,377 19
" " " ..	1903	500 00	.....	5,757 00	4,627 70
Total.....	....	*1,247,970 26	400 00	71,567 62	51,920 37

*Conforme au bilan des Comptes publics, 1902, page 4.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	.....	309,371 31	.....	.....	.....
" depuis " ..	1868	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1869	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1870	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1871	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1872	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1873	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1874	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1875	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1876	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1877	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1878	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1879	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1880	561 50	.....	1,188 92	3,568 89
" " " ..	1881	.....	.....	2,489 93	2,233 50
" " " ..	1882	.....	5,836 51	2,011 92	8,115 50
" " " ..	1883	40,767 16	9,303 66	2,235 50	3,047 42
" " " ..	1884	120,393 91	6,198 57	2,208 64	5,264 35
" " " ..	1885	121,382 84	.....	3,303 87	4,653 50
" " " .	1886	75,103 30	.....	1,639 75	5,917 88
" " " ..	1887	179,541 63	.....	1,938 08	6,008 88
" " ..	1888	114,879 35	.....	1,770 29	5,151 42
" " " ..	1889	47,592 13	29,677 92	3,242 05	5,935 94
" " " ..	1890	58,644 50	11,522 65	3,450 99	730 55
" " " ..	1891	9,826 49	3,164 81	3,803 66	4,888 98
" " " ..	1892	4,457 28	6,506 97	3,695 85	4,721 85
" " " ..	1893	5,962 47	10,838 90	3,739 86	2,087 17
" " " ..	1894	3,412 32	20,403 93	3,785 47	4,988 59
" " " ..	1895	53,907 70	21,143 41	4,184 18	3,374 49
" " " ..	1896	392,976 08	6,185 75	4,349 34	3,329 97
" " " ..	1897	486,575 70	13,880 37	4,965 39	3,497 90
" " " ..	1898	351,273 31	8,991 54	5,034 60	4,998 80
" " " ..	1899	166,611 49	6,179 79	5,048 72	6,454 49
" " " ..	1900	334,583 01	8,043 39	5,131 52	9,989 26
" " " ..	1901	284,503 89	10,494 82	5,254 51	13,075 89
" " " ..	1902	449,075 45	26,165 93	5,575 52	14,984 88
" " " ..	1903	523,950 74	18,548 58	6,993 25	10,791 15
Total	.....	4,135,353 56*	223,087 50	87,041 81	137,811 25

*Total des dépenses sur le capital comme ci-dessus..... .....$4,135,353 56
MOINS—Dépensé avant la confédération..... .....$ 309,371 31
" avant 1880..... 561 50
309,932 81

Conforme au bilan des Comptes publics, 1903, page 4..... ..... $3,825,420 75

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc,—*Suite.*

CANAL TAY.

——	Exercice terminé le 30 jun.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1869	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1870	.....	.....	.....	.....
" " ..	1871	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1872	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1873	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1874	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1875	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1876	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1877	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1878	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1879	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1880	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1881	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1882	.....	748 65	.....	.....
" " " ..	1883	4,831 80	.....	.....	.....
" " " ..	1884	50,878 12	.....	.....	.....
" " " ..	1885	92,473 97	.....	.....	.....
" " " ..	1886	65,561 51	.....	.....	.....
" " " ..	1887	49,617 92	.....	.....	.....
" " " ..	1888	54,166 57	.....	.....	.....
" " " ..	1889	89,486 18	.....	.....	.....
" " " ..	1890	22,226 23	.....	*	*
" " " ..	1891	17,114 78	.....	*	*
" " " ..	1892	29,771 65	.....	*	*
" " " ..	1893	.....	.....	*	*
" " " ..	1894	.....	.....	*	*
" " " ..	1895	.....	.....	*	*
" " " ..	1896	.....	.....	*	*
" " " ..	1897	10,720 50	.....	*	*
" " " ..	1898	.....	.....	*	*
" " " ..	1899	.....	.....	*	*
" " " ..	1900	2,750 00	.....	*	*
" " " ..	1901	.....	.....	*	*
" " " ..	1902	.....	.....	*	*
" " " ..	1903	.....	.....	*	*
Total.....	.....	†489,599 23	748 65	*	*

*Inclus dans le canal Rideau.
† Conforme au bilan des Comptes publics, 1903, page 4.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. depuis la confédération..	1868	....	. . ...	....	....
" " " ..	1869	.....	....	.....	....
" " " ..	1870	.....	....	.....	.....
" " " ..	1871	....	.....	....	.....
" " " ..	1872	....	949 35	.....	.....
" " " ..	1873	... .	.....	.....	.....
" " " ..	1874	.....	.. ..	....	.....
" " " ..	1875	... .	... .	....	.. ..
" " " ..	1876	....	.....	....	.....
" " " ..	1877	.....	... . . .	... .	.....
" " " ..	1878	.....	.. ..	... .	.....
" " " ..	1879	.....	....	.....	.....
" " " ..	1880	.....	... .	.....	.....
" " " ..	1881	....	.....	....	.....
" " " ..	1882	... .	..... .	.....	....
" " " ..	1883	.....	.. ..	....	.....
" " " ..	1884	.....	....	.....	.....
" " " ..	1885	.....	.....	....	... .
" " " ..	1886	.. ..	....	... .	..... .
" " " ..	1887	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1888	8,145 06	.....	....	.. . .
" " " ..	1889	34,018 95	.....	.....	.....
" " " ..	1890	176,568 55	.....	.....	.....
" " " ..	1891	325,336 33	....	.....	.....
" " " ..	1892	341,474 31	.....	.....	.....
" " " ..	1893	589,801 25	.....	.....	.....
" " " ..	1894	1,316,529 29	.....	.....	.....
" " " ..	1895	466,151 50	....	3,432 73	....
" " " ..	1896	189,986 59	.....	16,074 70	2,650 17
" " " ..	1897	209,561 82	.....	15,381 59	7,671 79
" " " ..	1898	21,004 56	.....	14,389 92	8,172 09
" " " .	1899	63,935 48	.....	13,840 24	6,564 40
" " " ..	1900	27,157 98	.....	13,901 40	13,219 87
" " " ..	1901	323,353 93	48 39	13,730 93	10,289 18
" " " ..	1902	122,505 73	.....	15,920 80	14,839 71
" " ..	1903	65,933 43	.....	16,077 22	10,855 70
Total	. .	*4 281,464 76	997 74	122,749 53	74,262 91

Conforme aux Comptes publics, 1903, page 4.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE SOULANGES.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. avant la confédération..	...	.....	.....	.....	.....
" depuis " ..	1868	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1869	.....	.....	.....	.....
" " " .	1870	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1871	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1872	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1873	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1874	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1875	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1876	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1877	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1878	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1879	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1880	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1881	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1882	.....	.....	.....	.....
" " . ..	1883	.....	.....	.....	.....
" " " .	1884	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1885	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1886	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1887	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1888	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1889	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1890	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1891	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1892	54,235 76	.....	.....	.....
" " " ..	1893	210,336 24	.....	.....	.....
" " " ..	1894	723,380 95	.....	.....	.....
" " " ..	1895	752,016 53	.....	.....	.....
" " " ..	1896	535,939 07	.....	.....	.....
" " " ..	1897	363,126 06	.....	.....	.....
" " " ..	1898	1,016,401 00	.....	.....	.....
" " " ..	1899	1,442,824 22	.....	.....	.....
" " " .	1900	693,806 24	.....	6,711 84	5,000 00
" " " ..	1901	462,626 36	115 00	25,154 78	5,888 77
" " " ..	1902	235,021 79	.....	22,672 50	2,267 13
" " " ..	1903	248,929 10	.....	31,987 06	10,362 23
Total.....	.....	*6,738,643 32	115 00	86,526 18	23,518 13

* Inclus dans le coût total des travaux du fleuve Saint-Laurent et des canaux, *voir* partie ii, page 9.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ÉTAT indiquant le montant dépensé pour construction et agrandissement des canaux, au 30 juin 1903.

Canal.	Construction.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Saint-Pierre	248,762 84	399,784 30	648,547 14
Lachine	2,589,532 85	8,591,631 27	11,181,164 12
Beauharnois	1,636,690 26	.....	1,636,690 26
Fleuve Saint-Laurent et canaux	18,442 85	2,855,800 19	2,874,243 04
Lac Saint-Louis	.....	290,259 21	290,259 21
Lac Saint-François	.....	75,906 71	75,906 71
Cornwall	1,945,624 73	5,017,674 24	6,963,298 97
Williamsburg. Pointe-Farran	.....	850,281 58	9,567,076 75
Williamsburg. Galops	.....	5,271,050 16	
Williamsburg. Rapide-Plat	.....	2,122,602 84	
Williamsburg. Williamsburg	1,320,655 54	2,486 63	
Welland	7,693,824 03	16,940,333 28	24,634,157 31
Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
*Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Culbute	382,776 46	.....	382,776 46
Rideau	4,084,323 37	.....	4,084,323 37
Saint-Ours	121,537 65	.....	121,537 65
Chambly	637,056 76	.....	637,056 76
Murray	1,247,970 26	.....	1,247,970 26
Trent	4,135,353 56	.....	4,135,353 56
Tay	489,599 23	.....	489,599 23
Saut-Sainte-Marie	4,281,464 76	.....	4,281,464 76
Soulanges	6,738,643 32	.....	6,738,643 32
	37,769,768 62	47,572,608 85	85,342,377 47

* Non compris la construction par le gouvernement impérial, les registres s'y rattachant étaient gardés au bureau des terres de l'artillerie, Montréal, et ont été détruits par un incendie en 1852.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

*RÉCAPITULATION—Dépenses sur les canaux, indiquant aussi le revenu perçu.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Revenu.	Personnel.	Réparations	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernem. avant la confédération, y compris ce que dép. par le gouvernement impérial....	.....	20,593,866 13	98,378 46	....	.. ..	... .
Dépensé par le gouvernem. depuis le confédération....	1868	33,784 06	95,347 79	113,084 50	101,646 44	403,879 19
" " ..	1869	126,898 20	55 00	116,069 76	118,579 31	400,263 32
" " ..	1870	....	90,355 96	120,403 02	150,176 70	414,687 02
" " ..	1871	... .	116,429 54	135,040 81	140,467 52	488,538 76
" " ..	1872	255,645 75	33,289 27	124,137 09	152,086 25	466,847 52
" " ..	1873	256,547 27	127,369 55	148,581 18	186,573 13	486,433 26
" " ..	1874	1,189,591 91	51,037 05	167,194 40	213,613 86	510,755 99
" " ..	1875	1,714,830 37	479 00	168,401 21	203,226 85	414,979 59
" " ..	1876	2,388,733 46	810 75	178,411 80	190,578 45	390,337 04
" " ..	1877	4,131,374 30	22 30	179,661 40	138,448 51	390,857 37
" " ..	1878	3,843,338 62	.....	187,521 31	122,251 60	373,814 17
" " ..	1879	3,064,098 61	.....	191,892 44	115,349 99	337,675 13
" " ..	1880	2,123,366 34	.....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
" " ..	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
" " ..	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
" " ..	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
" " ..	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
" " ..	1885	1,504,621 47	58,297 59	280,226 20	201,708 47	321,289 47
" " ..	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
" " .	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
" " ..	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
" " ..	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
" " ..	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
" " ..	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
" " ..	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
" " ..	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,588 97	204,759 39	357,089 87
" " ..	1894	3,027,164 19	109,216 33	294,446 34	179,630 13	387,788 97
" " ..	1895	2,452,273 65	216,057 58	281,477 04	164,033 71	339,890 49
" " ..	1896	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60	339,538 72
" " ..	1897	2,348,636 91	101,205 74	287,970 36	178,385 47	384,780 53
" " ..	1898	3,207,249 79	82,400 55	280,872 44	203,478 86	407,652 81
" " ..	1899	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36	369,044 38
" " ..	1900	2,639,564 93	120,653 93	292,609 24	227,626 97	322,642 86
" " ..	1901	2,360,569 89	135,500 57	314,095 04	262,876 07	315,425 69
" " ..	1902	2,114,689 88	213,044 91	317,838 61	263,768 27	300,413 68
" " ..	1903	1,823,273 61	275,103 58	390,281 82	294,113 92	230,213 15
Total.....	....	85,342,377 47	3,362,407 41	8,641,002 03	6,736,349 33	13,247,969 84

* Ceci ne comprend pas les dépenses imputées sur les canaux en général, mais les montants dépensés sur canaux spécifiés.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 31 octobre 1903.

LOCATIONS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES.

Balances dues le 1er juillet 1902.	Echu pendant l'année expirée le 30 juin 1902.	Totaux.	——	Diminution.	Payé aux percepteurs.	Balances dues le 30 juin 1903.	Totaux.
$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
32,936 08	16,030 96	48,967 04	....Canal Welland	155 00	14,774 96	34,037 08	48,967 04
2,259 58	1,368 00	3,627 58	.... " Williamsburg	1,063 33	867 41	1,696 84	3,627 58
3,074 50	5,371 00	8,445 50	.... " Cornwall	.....	5,117 00	3,328 50	8,445 50
11,920 84	3,396 00	15,316 84	.... " Beauharnois	67 50	3,035 50	12,213 84	15,316 84
16,390 81	39,300 77	55,691 58	.... " Lachine	797 33	37,611 93	17,282 32	55,691 58
500 84	349 00	849 84	.... " Chambly	.....	197 00	652 84	849 84
3,029 91	3,604 35	6,634 26	.... " Rideau	91 09	3,096 75	3,446 51	6,634 26
227 00	1,372 50	1,599 50	.... " Vallée de la Trent	.....	1,292 50	307 00	1,599 50
.....	890 00	890 00	.... " Saut-Sainte-Marie	.....	885 00	5 00	890 00
5,544 00	5,504 00	11,048 00	.... " Carillon et Grenville	.....	491 00	10,557 00	11,048 00
4 00	38 00	42 00	... Divers canaux	.....	32 00	10 00	42 00
.....	3,000 00	3,000 00	....Canal de Soulanges	.....	3,000 00	.....	3,000 00
75,887 56	80,224 58	156,112 14	.....Totaux	2,174 16	70,401 05	83,536 93	156,112 14

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

COMPTES DES RECETTES.

Revenu des canaux. Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes.	Autres recettes.	Revenu total des canaux.	Locations de chutes d'eau, etc.	Total.	Divisions de perception	Déposé au crédit du receveur général. A compte du revenu des canaux.	A compte de locations de chutes d'eau.	Total.	Coût du personnel, réparations et bureaux de perception, imputable sur le revenu.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	*Canal Welland*	.....	.....	.....	168,930 59
62,576 05	.....	15 00	4 00	62,595 05	770 00	63,365 05	Port-Colborne	62,595 05	770 00	63,365 05	3,497 60
10,861 68	.....	.....	210 72	11,072 40	1,454 50	12,526 90	Port-Dalhousie	11,072 40	1,454 50	12,526 90	2,253 03
256 71	.....	.....	1 82	258 53	226 00	484 53	Dunnville	258 53	226 00	484 53	792 89
133 48	.....	35 00	.....	168 48	12,319 46	12,487 94	Sainte-Catherine	168 48	12,319 46	12,487 94	209 97
53 72	.....	.....	.....	53 72	5 00	58 72	Chippawa	53 72	5 00	58 72	124 96
73,881 64	.....	50 00	216 54	74,148 18	14,774 96	88,923 14	Totaux	74,148 18	14,774 96	88,923 14	175,809 04
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	*Canaux du Saint-Laurent*	.....	.....	.....	316,601 41
87 04	.....	.....	.....	87 04	3,035 50	3,122 54	Beauharnois	87 04	3,035 50	3,122 54	953 60
7,837 88	.....	.....	.....	7,837 88	5,117 00	12,954 88	Cornwall	7,837 88	5,117 00	12,954 88	1,749 45
684 50	.....	10 00	.....	694 50	867 41	1,561 91	Cardinal	694 50	867 41	1,561 91	1,020 29
2,883 43	16 05	.....	719 44	3,618 92	.....	3,618 92	Lachine	3,618 92	.....	3,618 92	2,263 10
21,258 79	2,140 47	.....	2,974 81	26,374 07	37,611 93	63,986 00	Montréal	26,374 07	37,611 93	63,986 00	8,092 24
7,815 25	.....	.....	.....	7,815 25	.....	7,815 25	Kingston	7,815 25	.....	7,815 25	700 35
5,792 74	.....	.....	.....	5,792 74	3,000 00	8,792 74	Soulanges	5,792 74	3,000 00	8,792 74	1,507 96
46,359 63	2,156 52	10 00	3,694 25	52,220 40	49,631 84	101,852 24	Totaux	52,220 40	49,631 84	101,852 24	332,888 40
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	*Canal Chambly*	.....	.....	.....	45,371 41
10,078 93	.....	10 00	.....	10,088 93	100 00	10,188 93	Chambly	10,088 93	100 00	10,188 93	1,620 21
5,990 22	.....	.....	.....	5,990 22	97 00	6,087 22	Saint-Jean	5,990 22	97 00	6,087 22	1,810 04
419 32	.....	.....	.....	419 32	.....	419 32	Saint-Ours	419 32	.....	419 32	644 60
16,488 47	.....	10 00	.....	16,498 47	197 00	16,695 47	Totaux	16,498 47	197 00	16,695 47	49,446 26
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	*Canaux de l'Ottawa*	.....	.....	.....	39,558 64
11,224 77	.....	.....	.....	11,224 77	.....	11,224 77	Ottawa	11,224 77	.....	11,224 77	.....
4,103 09	.....	.....	16 00	4,119 09	463 00	4,582 09	Grenville	4,119 09	463 00	4,582 09	484 31
55 09	.....	75 00	.....	130 09	28 00	158 09	Carillon	130 09	28 00	158 09	682 70
866 24	.....	10 00	.....	876 24	.....	876 24	Ecluse de Sainte-Anne	876 24	.....	876 24	808 49
16,249 19	.....	85 00	16 00	16,350 19	491 00	16,841 19	Totaux	16,350 19	491 00	16,841 19	41,534 14

							Canal Rideau				71,019 54
1,537 92	35 18		114 84	1,687 94	2,803 40	4,491 34	Ottawa	1,687 94	2,803 40	4,491 34	2,793 00
458 86				458 86	230 00	688 86	Kingston-Mills	458 86	230 00	688 86	441 00
609 74			1 68	611 42	63 35	674 77	Smith's-Falls	611 42	63 35	674 77	344 00
2,606 52	35 18		116 52	2,758 22	3,096 75	5,854 97	Totaux	2,758 22	3,096 75	5,854 97	74,597 54
											3,600 60
2,239 84			8 00	2,247 84	32 00	2,279 84	*Canal Saint-Pierre*	2,247 84	32 00	2,279 84	201 67
							Totaux				3,802 27
							Canal Murray				10,845 50
837 49		10 00		847 49		847 49	Brighton	847 49		847 49	780 90
							Totaux				11,626 40
							Canal de la Vallée de la Trent				17,784 40
94 92				94 92	1 00	95 92	Burleigh	94 92	1 00	95 92	15 00
361 19			8 00	369 19		369 19	Bobcaygeon	369 19		369 19	25 82
79 68				79 68	10 00	89 68	Chutes-Fénelon	79 68	10 00	89 68	45 00
28 82				28 82		28 82	Hastings	28 82		28 82	
379 50		5 00		384 50	1,281 50	1,666 00	Peterborough	384 50	1,281 50	1,666 00	58 37
120 61				120 61		120 61	Buckhorn	120 61		120 61	15 00
1,064 72		5 00	8 00	1,077 72	1,292 50	2,370 22	Totaux	1,077 72	1,292 50	2,370 22	17,943 59
					885 00	885 00	*Canal du Saut-Sainte-Marie*		885 00	885 00	28,302 57
159,727 50	2,191 70	170 00	4,059 31	166,148 51	70,401 05	236,549 56		166,148 51	70,401 05	236,549 56	735,950 21
							Dragueurs				10,266 93
							Inspection				63 10
							Département des impressions et de la papeterie publiques				847 43
							En général				443 26
159,727 50	2,191 71	170 00	4,059 31	166,148 51	70,401 05	236,549 56	Grands totaux	166,148 51	70,401 05	236,549 56	747,570 93
							Moins—Remboursem	6,189 30	147 11	6,336 41	
							Revenu net	159,959 21	70,253 94	230,213 15	

S. LEONARD SHANNON.
Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 31 octobre 1903.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(Y compris les montants payés au chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse et au chemin de fer Européen et Nord-Américain, N.-B.)

—	Année.	Construction.	Revenu.	Frais d'exploitation, y compris le ch. de fer Embr. de Windsor.	Revenu perçu, y compris le chemin de fer Embranch. de Windsor.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépense avant la confédération....	....	10,766,725 54	.....	.....	.....
" depuis " "	1868	483,353 65	.....	359,961 08	420,752 58
" " "	1869	282,615 18	.....	387,548 47	455,022 76
" " "	1870	1,729,381 49	.....	445,208 75	471,245 09
" " "	1871	2,916,782 13	.....	442,993 31	565,713 52
" " "	1872	5,131,141 51	.....	595,076 22	622,900 56
" " "	1873	5,201,450 37	.....	1,011,892 60	703,458 26
" " "	1874	3,614,898 81	.....	1,847,175 24	893,430 17
" " "	1875	3,426,099 55	.....	1,532,589 62	861,593 43
" " "	1876	1,108,321 59	.....	1,277,197 79	848,861 46
" " "	1877	1,318,352 19	.....	1,661,673 55	1,154,445 35
" " "	1878	408,816 74	.....	1,811,273 56	1,378,946 78
" " "	1879	226,639 19	.....	2,010,183 22	1,294,099 69
" " "	1880	2,048,014 60	.....	1,607,956 70	1,520,310 45
" " "	1881	608,732 80	.....	1,780,353 53	1,777,856 76
" " "	1882	585,568 79	.....	2,080,592 37	2,100,315 85
" " "	1883	1,616,632 96	.....	2,383,477 20	2,395,034 99
" " "	1884	1,405,377 52	.....	2,366,719 95	2,376,666 19
" " "	1885	1,195,363 08	.....	2,460,229 87	2,392,605 00
" " "	1886	544,958 17	.....	2,508,473 10	2,406,858 88
" " "	1887	823,070 86	.....	2,854,158 91	2,621,337 41
" " "	1888	742,203 09	.....	3,300,481 94	2,937,337 40
" " "	1889	655,228 13	.....	3,174,785 19	2,923,736 46
" " "	1890	365,246 48	.....	3,500,455 80	2,958,243 38
" " "	1891	79,929 34	.....	3,691,273 65	3,007,630 51
" " "	1892	168,101 77	.....	3,458,891 39	2,978,950 82
" " "	1893	228,984 79	.....	3,062,207 45	3,099,815 20
" " "	1894	166,362 43	.....	2,999,317 07	3,020,485 74
" " "	1895	327,034 51	.....	2,964,940 98	2,979,795 59
" " "	1896	259,105 23	.....	3,029,304 08	2,994,201 93
" " "	1897	145,142 00	.....	2,936,789 71	2,906,631 25
" " "	1898	252,367 20	70,000 00	3,275,830 14	3,154,896 49
" " "	1899	1,081,929 94	210,000 00	3,478,559 30	3,775,558 08
" " "	1900	1,796,348 29	.....	4,444,296 25	4,599,423 14
" " "	1901	3,633,836 57	.....	5,477,285 30	5,019,497 76
" " "	1902	4,621,841 05	.....	5,596,939 57	5,720,990 50
" " "	1903	2,254,266 68	.....	6,214,496 38	6,366,884 53
Total	....	*62,220,224 22	280,000 00	92,024,589 24	85,705,533 96

*Y compris $296,672.90 imputés au 'Fonds consolidé.'

Coût total de la construction comme ci-dessus ....$ 62,220,224 22

MOINS montants tranférés du capital au fonds consolidé, comme suit:—

	Chemin de fer de la Nouv.-Ecosse.	Chemin de fer Européen et Nord-Américain.
1868.....	$ 16,800 99	$ 11,302 89
1870.....	34,403 45	1,749 21
1871.....	50,405 69	.....
1873..	106.899 59	75,311 08
	$ 208,509 72	$ 88,363 18
		208,509 72
		296,872 90

	$61,923,351 32
Chemin de fer du Cap-Breton, page 35.....	3,860,679 14
" Oxford et New-Glasgow, page 36.....	1,949,063 21
" de Prolongement-Est, page 33.....	1,324,042 81
" de la ligne directe entre Montréal et l'Europe, page 37..	333,942 72
" du comté de Drummond, page 41.	1,464,000 00
Total du coût du réseau du chemin de fer Intercolonial ....$	70,855,079 20
Gouverneur général, wagon 'Victoria'.....	1,290 31
Conforme aux Comptes publics, 1902d3, page 4. .....$	70,856,369 52

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT EST.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	.....	.....	.....	.....
" depuis "	1868	.....	.....	.....
" " "	1869	.....	.....	.....
" " "	1870	.....	.....	.....
" " "	1871	.....	.....	.....
" " "	1872	.....	.....	.....
" " "	1873	.....	.....	.....
" " "	1874	.....	.....	.....
" " "	1875	.....	.....	.....
" " "	1876	.....	.....	.....
" " "	1877	.....	.....	.....
" " "	1878	.....	.....	.....
" " "	1879	.....	.....	.....
" " "	1880	.....	.....	.....
" " "	1881	.....	.....	.....
" " "	1882	.....	.....	.....
" " "	1883	.....	.....	.....
" " "	1884	1,284,311 97	10,033 77	30,767 66
" " "	1885	2,055 92	78,273 65	73,050 01
" " "	1886	183 79	94,756 06	66,893 11
" " "	1887	.....	94,254 04	64,107 10
" " "	1888	.....	90,954 73	70,552 20
" " "	1889	34,235 73	90,719 04	72,436 65
" " "	1890	.....	79,102 77	84,658 95
" " "	1891	3,255 40	*	†
" " "	1892	.....	*	†
" " "	1893	.....	*	†
" " "	1894	.....	*	†
" " "	1895	.....	*	†
" " "	1896	.....	*	†
" " "	1897	.....	*	†
" " "	1898	.....	*	†
" " "	1899	.....	*	†
" " "	1900	.....	*	†
" " "	1901	.....	*	†
" " "	1902	.....	*	†
" " "	1903	.....	*	†
Total	.....	‡ 1,324,042 81	538,094 06	462,465 68

* Inclus dans les frais d'exploitation du ch. de fer Intercolonial. † Inclus dans le revenu du ch. de fer Intercolonial. ‡ Inclus dans le coût total du réseau du ch. de fer Intercolonial, page 32.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération..	....	.....	.....	.....
" depuis "	1868	.....	.....	.....
" " "	1869	.....	.....	.....
" " "	1870	.....	.....	.....
" " "	1871	.....	.....	.....
" " "	1872	.....	.....	.....
" " "	1873	.....	.....	.....
" " "	1874	.....	.....	.....
" " "	1875	.....	.....	.....
" " "	1876	.....	.....	.....
" " "	1877	.....	.....	.....
" " "	1878	.....	.....	.....
" " "	1879	.....	.....	.....
" " "	1880	.....	.....	.....
" " "	1881	.....	.....	.....
" " "	1882	.....	.....	.....
" " "	1883	.....	.....	.....
" " "	1884	.....	.....	.....
" " "	1885	.....	.....	.....
" " "	1886	85,610 69	.....	.....
" " "	1887	2,299 62	.....	.....
" " "	1888	500 17	.....	.....
" " "	1889	.....	.....	.....
" " "	1890	.....	.....	.....
" " "	1891	.....	.....	.....
" " "	1892	.....	.....	.....
" " "	1893	.....	.....	.....
" " "	1894	.....	.....	.....
" " "	1895	.....	.....	.....
" " "	1896	.....	.....	.....
" " "	1897	.....	.....	.....
" " "	1898	.....	.....	.....
" " "	1899	.....	.....	.....
" " "	1900	.....	.....	.....
" " "	1901	.....	.....	.....
" " "	1902	.....	.....	.....
" " "	1903	.....	.....	.....
Total.	.....	*88,410 48	.....	.....

* Par l'acte 56 Victoria, chap. 6, le ch. de fer d'embranchement de Carleton a été transféré à la ville de Saint-Jean, N.-B., pour la somme de $40,000, laquelle fut payée au Receveur général en mars 1893.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

—	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	1868	.....	.....
" depuis "	1869	.....	.....
" " "	1870	.....	.....
" " "	1871	.....	.....
" " "	1872	.....	.....
" " "	1873	.....	.....
" " "	1874	.....	.....
" " "	1875	.....	.....
" " "	1876	.....	.....
" " "	1877	.....	.....
" " "	1878	.....	.....
" " "	1879	.....	.....
" " "	1880	.....	.....
" " "	1881	.....	.....
" " "	1882	.....	.....
" " "	1883	.....	.....
" " "	1884	.....	.....
" " "	1885	.....	.....
" " "	1886	.....	.....
" " "	1887	76,501 89	.....
" " "	1888	689,450 50	.....
" " "	1889	1,083,276 60	.....
" " "	1890	1,170,523 62	.....
" " "	1891	521,441 62	.....
" " "	1892	99,936 96	.....
" " "	1893	59,982 74	.....
" " "	1894	158,770 61	.....
" " "	1895	*	.....
" " "	1896	*	.....
" " "	1897	405 00	.....
" " "	1898	389 60	.....
" " "	1899	.....	.....
" " "	1900	.....	.....
" " "	1901	.....	.....
" " "	1902	.....	.....
" " "	1903	.....	.....
Total	.....	§3,860,679 14	†

*Inclus dans le capital du chemin de fer Intercolonial. †Inclus dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

§ Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, *voir* page 32.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW.

—	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	1868		
" depuis "	1869		
" " "	1870		
" " "	1871		
" " "	1872		
" " "	1873		
" " "	1874		
" " "	1875		
" " "	1876		
" " "	1877		
" " "	1878		
" " "	1879		
" " "	1880		
" " "	1881		
" " "	1882		
" " "	1883		
" " "	1884		
" " "	1885		
" " "	1886		
" " "	1887		
" " "	1888	280,932 35	
" " "	1889	840,553 57	
" " "	1890	434,074 60	
" " "	1891	220,886 39	
" " "	1892	48,745 23	
" " "	1893	7,922 80	
" " "	1894	112,382 75	
" " "	1895	*	
" " "	1896	*	
" " "	1897	3,565 52	
" " "	1898		
" " "	1899		
" " "	1900		
" " "	1901		
" " "	1902		
" " "	1903		
Total		‡ 1,949,063 21	†

* Inclus dans le capital du chemin de fer Intercolonial. ‡ Inclus dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

† Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 32.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

LIGNE DIRECTE ENTRE MONTRÉAL ET L'EUROPE.

—	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	1868		
" depuis "	1869		
" " "	1870		
" " "	1871		
" " "	1872		
" " "	1873		
" " "	1874		
" " "	1875		
" " "	1876		
" " "	1877		
" " "	1878		
" " "	1879		
" " "	1880		
" " "	1881		
" " "	1882		
" " "	1883		
" " "	1884		
" " "	1885	49,587 45	
" " "	1886	135,214 38	
" " "	1887	24,157 32	
" " "	1888	397 35	
" " "	1889		
" " "	1890		
" " "	1891	124,568 23	
" " "	1892		
" " "	1893		
" " "	1894	17 99	
" " "	1895		
" " "	1896		
" " "	1897		
" " "	1898		
" " "	1899		
" " "	1900		
" " "	1901		
" " "	1902		
" " "	1903		
Total		*333,942 72	

* Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 32.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.....	.....	3,114,735 11	.....	.....
" depuis "	1874	.....	750 00	.....
" " "	1875	46,086 63	49,344 62	24,493 99
" " "	1876	42,546 10	219,930 43	118,060 96
" " "	1877	200,000 00	228,595 25	130,664 92
" " "	1878	6,551 86	221,599 49	135,899 60
" " "	1879	40,129 05	223,313 12	125,855 91
" " "	1880	16,539 82	164,640 55	113,851 11
" " "	1881	.....	203,122 88	131,131 43
" " "	1882	402 03	228,259 97	137,267 54
" " "	1883	57,186 02	252,808 41	146,170 42
" " "	1884	130,663 38	236,428 13	144,504 12
" " "	1885	76,956 56	211,207 01	158,588 06
" " "	1886	4,668 33	216,744 34	155,584 36
" " "	1887	5,800 00	204,237 45	155,303 37
" " "	1888	.....	229,639 95	158,363 62
" " "	1889	.....	247,559 44	171,369 56
" " "	1890	.....	266,485 85	160,971 78
" " "	1891	.....	257,990 08	174,258 05
" " "	1892	8,300 49	289,706 38	157,442 69
" " "	1893	.....	226,422 17	162,690 42
" " "	1894	.....	226,891 06	158,533 83
" " "	1895	.....	232,905 19	149,654 78
" " "	1896	.....	225,138 56	146,476 54
" " "	1897	.....	240,489 90	153,443 13
" " "	1898	17,541 88	231,418 74	158,950 61
" " "	1899	22,000 00	218,053 01	165,012 03
" " "	1900	53,546 02	220,931 81	174,738 73
" " "	1901	280,173 93	261,766 24	193,883 48
" " "	1902	475,997 94	270,159 97	197,999 93
" " "	1903	829,414 18	259,637 82	217,714 24
Total.....	.....	*5,429,239 33	6,565,177 82	4,378,879 21

* Conforme aux Comptes publics, 1902-1903, page 4.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

—	Année.	Construction, y compris subvention de $25,000,000.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération...	.....	....	.....	... .
" depuis " ...	1868	.....	.....	.....
" " " ...	1869	.....	... .	.....
" " " ...	1870	.....	.....	.....
" " " ...	1871	30,148 32	....	.....
" " " ...	1872	489,428 16	....	.....
" " " ...	1873	561,818 44	.....	.....
" " " ...	1874	310,224 88	....	.....
" " " ...	1875	1,546,241 67	.....	.....
" " " ...	1876	3,346,567 06	.....	.....
" " " ...	1877	1,691,149 97	.....	.....
" " " ...	1878	2,228,373 13	.....	.....
" " " ...	1879	2,240,285 47	.....	.....
" " " ...	1880	4,044,522 72	78,892 01	104,975 69
" " " ...	1881	4,968,503 93	236,944 98	291,498 06
" " " ...	1882	(1) 4,589,075 79	1,786 20	.....
" " " ...	1883	(2) 10,033,800 04	266 09	.....
" " " ...	1884	(3) 11,192,722 02	327 02	.....
" " " ...	1885	(4) 9,900,281 53	.....	.....
" " " ...	1886	(5) 3,672,584 81	.....	.....
" " " ...	1887	(6) 915,057 49	.....	.....
" " " ...	1888	52,098 65	.....	.....
" " " ...	1889	86,716 07	.....	.....
" " " ...	1890	40,980 54	.....	.....
" " " ...	1891	37,367 00	.....	.....
" " " ...	1892	66,211 39	.....	.....
" " " ...	1893	413,836 49	.....	.....
" " " ...	1894	146,539 87	.....	.....
" " " ...	1895	49,209 77	.....	.....
" " " ...	1896	65,669 49	.....	.....
" " " ...	1897	14,054 50	.....	.....
" " " ...	1898	692 17	.....	.....
" " " ...	1899	8,418 53	.....	.....
" " " ...	1900	236 11	.....	.....
" " " ...	1901	8,978 87	.....	.....
" " " ...	1902	448 70	.....	.....
" " " ...	1903	.....	.....	.....
Total.....	.....	*62,752,243 58	318,216 30	396,473 75

* Ceci s'accorde avec le bilan des Comptes publics, 1902-1903, page 8.

(1) Comprenant .....$ 2,210,000 00 à compte de subvention.
(2) " ..... 5,323,076 60 "
(3) " ..... 7,254,208 27 "
(4) " ..... 6,862,201 00 "
(5) " ..... 2,890,427 00 "
(6) " ..... 460,087 13 "

†$25,000,000 00

† *Voir* aussi état n° 3, page 47, pour cette dépense.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

—	Année.	Capital.	Dépense du revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération			
" depuis "	1868		
" " "	1869		
" " "	1870		
" " "	1871		
" " "	1872		
" " "	1873		
" " "	1874		
" " "	1875		
" " "	1876		
" " "	1877		
" " "	1878		
" " "	1879		
" " "	1880		
" " "	1881		
" " "	1882		
" " "	1883		
" " "	1884		
" " "	1885		
" " "	1886		
" " "	1887		
" " "	1888		
" " "	1889	9,847 27	
" " "	1890	381,942 75	
" " "	1891	196,869 36	
" " "	1892	26,129 89	
" " "	1893	2,190 62	
" " "	1894	1,675 36	
" " "	1895	570 55	
" " "	1896		
" " "	1897	41,457 29	
" " "	1898		
" " "	1899		
" " "	1900		
" " "	1901		8,381 82
" " "	1902		
" " "	1903		
Total		*660,683 09	8,381 82

* En vertu de 52 Vic., chap. 8, une subvention de $500,000 fut votée par le parlement au chemin de fer des Comtés de l'Ouest, laquelle est aussi indiquée dans l'état des subventions, page 47.

S. LEONARD SHANNON.
Comptable.

MIMISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

—	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernment avant la confédération	1868		
" depuis "	1869		
" " "	1870		
" " "	1871		
" " "	1872		
" " "	1873		
" " "	1874		
" " "	1875		
" " "	1876		
" " "	1877		
" " "	1878		
" " "	1879		
" " "	1880		
" " "	1881		
" " "	1882		
" " "	1883		
" " "	1884		
" " "	1885		
" " "	1886		
" " "	1887		
" " "	1888		
" " "	1889		
" " "	1890		
" " "	1891		
" " "	1892		
" " "	1893		
" " "	1894		
" " "	1895		
" " "	1896		
" " "	1897		
" " "	1898		
" " "	1899		
" " "	1900	1,459,000 00	
" " "	1901		
" " "	1902	5,000 00	
" " "	1903		
Total		*1,464,000 00	

*Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 32.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

TRAVAUX DU TERRITOIRE DU YUKON,

(Chemin de fer Stikine-Teslin.)

—	Année.	Construction.
		$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	.....
" depuis "	1868	.....
" " "	1869	.....
" " "	1870	.....
" " "	1871	.....
" " "	1872	.....
" " "	1873	.....
" " "	1874	.....
" " "	1875	.....
" " "	1876	.....
" " "	1877	.....
" " "	1878	.....
" " "	1879	.....
" " "	1880	.....
" " "	1881	.....
" " "	1882	.....
" " "	1883	.....
" " "	1884	.....
" " "	1885	.....
" " "	1886	.....
" " "	1887	.....
" " "	1888	.....
" " "	1889	.....
" " "	1890	.....
" " "	1891	.....
" " "	1892	.....
" " "	1893	.....
" " "	1894	.....
" " "	1895	.....
" " "	1896	.....
" " "	1897	.....
" " "	1898	.....
" " "	1899	.....
" " "	1900	.....
" " "	1901	.....
" " "	1902	283,323 55
" " "	1903	.....
Total.	.....	*283,323 55

* S'accorde avec les Comptes publics, bilan 1902-1903, page 8.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ETAT indiquant les sommes dépensées à même le compte du capital des chemins de fer.

Chemins de fer.	—	—
	$ c.	$ c.
Intercolonial	61,923,351 32	
Cap-Breton	3,860,679 14	
Oxford et New-Glasgow	1,949,063 21	
Prolongement-Est	1,324,042 81	
Comté de Drummond	1,464,000 00	
		70,521,136 48
Embranchement de Carleton		48,410 48
Ligne directe entre Montréal et l'Europe		333,942 72
Ile du Prince-Edouard		5,429,239 33
Pacifique Canadien		62,752,243 58
Annapolis et Digby		660,683 09
Gouverneur général, wagon *Victoria*		1,290 31
Travaux du Territoire du Yukon (Ch. de fer Stikine-Teslin)		283,323 55
Total		140,030,269 54
Memo. re *Récapitulation—Chemins de fer.*		
Coût total d'après l'état ci-dessus		140,030,269 54
Ajoutez les sommes transférées du fonds du capital au fonds consolidé, chemin de fer Intercolonial, *voir* état, page 32		296,872 90
S'accorde avec le coût total de la construction, d'après l'état, page 44		140,327,142 44

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	13,881,460 65	....	....
" depuis "	1868	483,353 65	359,961 08	420,752 58
" " "	1869	282,615 18	387,548 47	455,022 76
" " "	1870	1,729,381 49	445,208 75	471,245 09
" " "	1871	2,946,930 45	442,993 31	565,713 52
" " "	1872	5,620,569 67	595,076 22	622,900 56
" " "	1873	5,763,268 81	1,011,892 60	703,458 26
" " "	1874	3,925,123 69	1,847,925 24	893,430 17
" " "	1875	5,018,427 85	1,581,934 24	886,087 42
" " "	1876	4,497,434 75	1,497,128 22	966,922 42
" " "	1877	3,209,502 16	1,890,268 80	1,285,110 27
" " "	1878	2,643,741 73	2,032,873 05	1,514,846 38
" " "	1879	2,507,053 71	2,233,496 34	1,419,955 60
" " "	1880	6,109,077 14	1,851,489 26	1,739,137 25
" " "	1881	5,577,236 73	2,220,421 39	2,200,486 25
" " "	1882	5,175,046 61	2,310,638 54	2,237,583 39
" " "	1883	11,707,619 02	2,636,551 70	2,541,205 41
" " "	1884	14,013,074 89	2,613,508 87	2,551,937 97
" " "	1885	11,224,244 54	2,749,710 53	2,624,243 07
" " "	1886	4,443,220 17	2,819,973 50	2,628,336 35
" " "	1887	1,846,887 18	3,152,650 40	2,840,747 88
" " "	1888	1,765,582 11	3,621,076 62	3,166,253 22
" " "	1889	2,709,857 37	3,513,063 67	3,167,542 67
" " "	1890	2,392,767 99	3,846,044 42	3,203,874 11
" " "	1891	1,184,317 34	3,949,263 73	3,181,888 56
" " "	1892	417,425 73	3,748,597 77	3,136,393 51
" " "	1893	712,917 44	3,288,629 62	3,262,505 62
" " "	1894	585,749 01	3,226,208 13	3,179,019 57
" " "	1895	376,814 83	3,197,846 17	3,129,450 37
" " "	1896	324,774 72	3,254,442 64	3,140,678 47
" " "	1897	204,624 31	3,195,959 58	3,060,074 38
" " "	1898	270,990 85	3,507,248 88	3,313,847 10
" " "	1899	1,112,348 47	3,696,612 31	3,940,570 11
" " "	1900	3,309,130 42	4,665,228 06	4,774,161 87
" " "	1901	3,922,989 37	5,739,051 54	5,213,381 24
" " "	1902	5,386,611 24	5,861,099 54	5,918,990 43
" " "	1903	3,083,680 86	6,474,134 20	6,584,598 77
Total	.....	*140,365,852 13	99,465,757 39	90,942,352 60

*Montant total payé sur la construction.....	$ 140,365,852 13
Moins somme reçue de la cité de Saint-Jean, N.-B., comme prix d'achat de l'embranchement du chemin de fer de Carleton.....	40,000 00
Coût total de la construction	$ 140,325,852 13
Ajoutez les dépenses pour wagon du Gouverneur général, *Victoria*.....	1,290 31
S'accorde avec le montant dépensé sur le capital, *voir* page 43	$ 140,327,142 44

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

ÉTAT indiquant diverses dépenses annuelles du ministère des Chemins de fer et Canaux.

Exercice terminé le 30 juin.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.			Imputable sur le revenu.			Total, dépense annuelle.
	Chemins de fer.	Canaux.	Chemins de fer.	En général.	Canaux.	Chemins de fer.	En général.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1868...	.....	.....	.....	6,305 66	12,000 00	.....	2,416 66	20,722 32
1869...	.....	.....	.....	8,367 52	12,000 00	.....	1,000 00	21,367 52
1870...	.....	.....	.....	7,853 03	18,698 89	.....	7,679 78	34,231 70
1871..	.....	.....	.....	34,773 72	12,018 98	.....	.....	46,792 70
1872...	.....	.....	.....	20,049 50	12,208 76	.....	.....	32,258 26
1873...	.....	.....	.....	36,891 74	12,099 44	.....	6,889 20	55,880 38
1874...	.....	.....	.....	40,098 84	12,959 25	.....	5,428 98	58,487 07
1875...	.....	.....	.....	35,579 24	12,047 43	.....	5,620 17	53,246 84
1876...	.....	.....	.....	42,920 10	86 08	.....	5,690 28	48,696 46
1877...	.....	.....	.....	.....	51 87	43,639 97	.....	43,691 84
1878...	.....	1,860 00	.....	.....	556 00	.....	34,388 59	36,804 59
1879...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1880...	.....	2,561 55	.....	.....	323 16	.....	.....	2,884 71
1881...	.....	2,338 41	.....	.....	5,535 22	.....	.....	7,873 63
1882...	.....	.....	.....	.....	9,826 23	.....	.....	9,826 23
1883...	.....	11,781 27	.....	.....	6,978 54	.....	.....	18,759 81
1884...	.....	7,486 62	62,256 58	.....	8,305 41	.....	.....	78,048 61
1885...	.....	16,725 47	11,003 38	.....	1,210 61	.....	.....	28,939 46
1886...	.....	20,323 62	10,383 59	.....	776 30	.....	.....	31,483 51
1887...	.....	20,873 21	23,545 34	.....	649 04	.....	.....	45,067 59
1888...	.....	34,533 07	22,898 90	.....	5,799 83	.....	.....	63,231 80
1889...	.....	10,091 87	16,552 64	.....	5,207 64	.....	.....	31,852 15
1890...	.....	16,426 69	50,909 74	.....	49,550 21	.....	.....	116,886 64
1891...	.....	16,925 31	16,314 41	.....	56,922 05	.....	.....	90,161 77
1892...	.....	6,540 49	19,062 51	.....	65,074 07	.....	.....	90,677 07
1893...	.....	8,498 41	4,313 73	28,640 93	63,965 54	.....	.....	105,418 61
1894...	.....	4,178 85	4,855 11	15,746 31	60,265 22	.....	.....	85,045 49
1895...	.....	10,695 48	13,221 27	19,304 87	60,769 56	.....	.....	103,991 18
1896...	1,290 31	10,893 40	5,271 89	25,194 21	70,340 22	.....	.....	112,990 03
1897...	.....	2,937 47	5,118 99	25,142 90	62,777 12	.....	597 39	96,573 87
1898...	.....	1,719 69	8,327 96	28,042 10	56,284 42	1,400 00	.....	95,774 17
1899...	.....	1,318 79	67,005 86	22,085 19	66,850 29	.....	.....	157,260 13
1900...	.....	11,873 35	33,496 99	22,802 18	58,836 57	.....	.....	127,009 09
1901...	.....	12,267 99	28,658 78	33,986 68	61,938 61	.....	.....	136,852 06
1902...	.....	3,658 23	21,752 58	34,138 50	65,770 65	.....	.....	125,319 96
1903...	.....	2,491 84	15,570 43	35.398 00	63,175 19	.....	.....	116,635 46
	1,290 31	239,001 08	440,520 68	523,321 22	1,011,858 40	45,039 97	69,711 05	2,330,742 71

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER ET CANAUX, JUSQU'AU 30 JUIN 1903.

Dépenses.

Imputables sur le compte du capital—				
Chemins de fer, *voir* page 43			$ 140,030,269 54	
Canaux " " 27			85,342,377 47	
				$ 225,372,647 01
Imputables sur le fonds consolidé—				
*Subventions aux chemins de fer, d'après l'état n° 3, page 47			$ 29,295,052 71	
Compte du revenu—				
Chemin de fer Intercolonial, *voir* page 32	$ 280,000 00			
Ajoutez transféré du capital " 32	296,872 90			
Chemins de fer *voir* " 45	440,520 68			
Canaux " " 28	3,362,407 41			
" " " 45	239,001 08			
En général, chemins de fer et canaux " 45	523,321 22			
			$ 5,142,123 29	
Compte des recettes—				
Canaux—Frais d'exploitation et personnel, *voir* page 28	$ 8,641,002 03			
Canaux—Réparations, *voir* page 28	6,736,339 33			
" " 45	1,011,858 40			
Chemins de fer—Frais d'exploitation, *voir* page 44	99,465,757 39			
" " 45	45,039 97			
En général—Chemins de fer et canaux " 45	69,711 05			
			$ 115,969,708 17	
				$ 150,406,884 17
Dépense totale pour chemins de fer et canaux				$ 375,779,531 18

DÉPENSES COMME CI-DESSUS, DIVISÉES ENTRE LES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

Chemins de fer.

Capital	$ 140,030,269 54	
Fonds consolidé	129,823,243 65	
		$ 269,853,513 19

Canaux.

Compte du capital	$ 85,342,377 47	
Fonds consolidé	19,990,608 25	
		$ 105,332,985 72

En général, en commun aux deux.

Fonds consolidé	$ 593,032 27
Total, dépenses sur chemins de fer et canaux	$ 375,779,531 18

Revenu.

Chemins de fer—Revenu reçu du 1er juillet 1867 au 30 juin 1903 (pour détails *voir* page 44)	$ 90,942,352 60
Canaux " " " " " " 28)	13,247,969 84
Revenu total pour chemins de fer et canaux	$ 104,190,322 44

---

* Cette somme ne comprend pas la subvention de $25,000,000 au chemin de fer Canadien du Pacifique, ni la somme de $660,683.09 dépensée sur le chemin de fer Annapolis et Digby, les deux étant comprises dans le compte du capital, ni le paiement annuel de $119,700 au gouvernement provincial de Québec, comme intérêt à 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 accordée par 47 Vic., ch. 8 (1884), pour la ligne entre Ottawa et Québec, laquelle somme est maintenant transférée à la dette publique comme obligation. Ces sommes sont administrées par le ministère des Finances. (*Voir* Comptes publics, 1898-99, page x.)

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 31 octobre 1903.

No 3.

ETAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquels des contrats ont été passés et des versements faits au 30 juin 1903.

Subventions votées. Par quelle loi.	Montant.	Chemins de fer.	Versements. 1883-84.	1884-85.	1885-86.	1886-87.	1887-88.	1888-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	1892-93.	1893-94.	1894-95.	1895-96.	1896-97.	1897-98.	1898-99.	1899-1900.	1900-1901.	1901-1902.	1902-1903.	Total 30 juin 1903.
	$ c.		$	$	$	$	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
46 Vic., chap. 23, 53 do 2	156,800 m.	International, Québec	141,900				8,960 00		3,840 00														156,800 00
45 do 14	384,000 00	Québec et Lac-Saint-Jean, Québec	32,000	37,027	189,745	202,219	232,013 00	19,911 00	38,110 00	70,350 00	26,222 73	70,471 77	81,600 00		3,744 00								1,006,713 50
46 do 25	80,000 00																						
48-49 do 10	186,295 00																						
49 do 10	24,800 00																						
50-1 do 21	96,000 00																						
51 do 3	61,000 00																						
52 do 3	30,000 00																						
53 do 2	5,250 00																						
54-5 do 8	41,800 00																						
57-8 do 4	89,000 00																						
46 do 25	70,000 00	Kingston, Napanee et de l'Ouest, autrefois Napanee, Tamworth et Québec, Ontario	32,000	57,600					25,711 00	7,600 00		1,856 00	43,932 80										208,732 80
49 do 10	12,800 00																						
50-1 do 21	32,000 00																						
52 do 3	64,000 00																						
55-6 do 5	272,000 00	Jonction de Pontiac du Pacifique, Québec		49,000	41,000	60,580	21,168 00							18,750 00									193,678 00
47 do 8	41,000 00																						
51 do 3	21,000 00																						
53 do 2	115,200 00	Chesapeake, N.-E.		32,000	76,800	61,200	40,050 00	13,050 00															224,000 00
46 do 25	76,800 00																						
47 do 8	32,000 00																						
50-1 do 24	32,000 00																						
47 do 8	57,600 00	Rivard-Nord, Québec		25,088					20,000 00	1,500 00	24,100 00			32,000 00	32,000 00			32,000 00		345,321 11		37,777 20	557,788 31
49 do 10	22,400 00																						
52 do 3	48,000 00																						
53 do 2	48,000 00																						
56 do 2	70,100 00																						
57-8 do 4																							
47 do 8	18,000 00	Kingston et Pembroke, Ontario		18,000																			18,000 00
45 do 14	660,000 00	Nord et Jonction du Pacifique, Ontario		151,440	1,051,590	78,370			35,030 00	600 00													1,320,000 00
46 do 25	660,000 00																						
53 do 2																							
47 do 8	128,000 00	Canada-Est, autrefois *Northern and Western* N.-E., y compris aussi l'embranchement de Chatham			128,000	18,200	139,400 00	6,300 00	100 00		21,439 84			30,100 00					8,000 00				371,839 84
48-9 do 59	19,200 00																						
49 do 10	32,000 00																						
48-9 do 59	21,439 84																						
51 do 3	140,800 00																						
57-8 do 4	35,200 00																						
62-3 do 7																							
47 do 8	60,342 00	Québec-Central, Québec			60,342										288,000 00								318,312 00
51 do 3																							
53 do 2	288,000 00																						
48-9 do 59	72,000 00	Montréal et Sorel, Québec			64,872	4,950			6,719 50	17,116 07													93,757 57
53 do 2	10,000 00																						
48-9 do 59	36,000 00	Montréal et Jonction de Champlain, Québec			30,000		16,100 00	36,700 00	5,400 00			15,100 00											103,600 00
50-1 do 24	61,000 00																						
51 do 3	9,000 00																						
46 do 25	38,400 00	Elgin, Petitcodiac et Havelock, N.-B.			38,400						11,232 82												82,632 82
51 do 3	14,232 82																						
47 do 8	22,400 00	Saint-Louis et Richibouctou, N.-B.			22,400																		22,400 00
48-9 do 59	96,000 00	Canada-Atlantique, Ont			48,480	41,384		9,491 20	149,812 00	30,188 00													282,335 20
49 do 10	38,400 00																						
50-1 do 21	180,000 00																						
47 do 6	750,000 00	Esquimalt et Nanaimo, C.-B.			422,550	327,150																	750,000 00
47 do 8	96,000 00	Erie et Huron, Ontario				96,000																	96,000 00
46 do 25	320,000 00	Baie-des-Chaleurs, Québec				250,000	50,300 00	75,200 00	148,075 00				95,825 00										620,000 00
47 do 8																							
52 do 3	300,000 00																						
48-9 do 59	118,400 00	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard, N.-B.				97,410	16,000 00																113,410 00
50-1 do 24	217,600 00	Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Québec, à prendre chemin de fer des Laurentides				64,430	28,383 50			32,003 00	92,781 00												217,600 00
49 do 10	11,200 00	L'Assomption, Québec				11,200																	11,200 00
46 do 10	32,000 00	Grand-Oriental, Québec				19,200				16,500 00	4,845 00												40,345 00
50-1 do 24	96,000 00																						
55 do 2	64,000 00																						
53 do 2	37,500 00																						
47 do 8	160,000 00	Irondale, Bancroft et Ottawa, Ont				15,000						17,000 00	32,000 00	32,000 00		48,000 00							144,000 00
52 do 3																							
49 do 10	96,000 00	Bonctouche et Moncton, N.-B.				40,480	20,573 57		4,866 00	1,600 43			34,580 00										101,600 00
50-1 do 24	6,400 00																						
47 do 8	51,200 00	Albert Sud, N.-B.				1,000	18,128 57	1,387 06		16,684 37	18,960 00												56,460 00
52 do 3																							
50-1 do 24	63,200 00	Colonisation du Lac-Témiscamingue, Que.				14,100	3,000 00	9,000 00	26,360 00					233,108 95	17,900 75	6,176 25							310,335 95
57-8 do 1	27,910 00																						
49 do 10	38,400 00	Joggins, N.-E.					26,138 78		9,761 22	1,600 00													37,500 00
50-1 do 24	4,000 00																						
45 do 14	240,000 00	Témiscouata, N.-B., et Québec					249,684 00	163,216 00	74,300 00	82,770 00	54,830 00	21,150 00											645,950 00
48-9 do 58	238,000 00																						
51 do 3	104,000 00																						
53 do 2	51,200 00																						
48-9 do 59	44,800 00	Leamington et St-Clair, Ontario					32,000 00	19,200 00															51,200 00
50-1 do 24	6,400 00																						
49 do 10	16,000 00	Toronto, Grey et Bruce, Ontario					14,656 00																14,656 00
50-1 do 21	22,400 00	Cie de Chaux du Canada, Québec					11,840 00	3,520 00															15,360 00
49 do 10	256,000 00	Pacifique d'Ontario-Ouest et Ontario et Québec					60,000 00	800 00	189,200 00	6,000 00													256,000 00
50-1 do 21	96,000 00	Comté de Drummond, Québec					15,057 00	13,815 00	12,428 00	136,000 00	5,105 00	13,435 00		92,095 00				136,000 00					420,935 00
52 do 3	14,400 00																						
53 do 2	76,800 00																						
57-8 do 1	96,000 00																						
48-9 do 59	128,000 00	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, Ontario						45,000 00		47,400 00	12,800 00												105,200 00
53 do 2																							
54-5 do 8	61,000 00																						
57-8 do 1																							
49 do 10	32,000 00	Montréal et Lac-Maskinongé, Québec						10,700 00	21,080 00	1,500 00													41,280 00
53 do 2	10,200 00																						
50-1 do 24	54,400 00	Norfolk-Sud, Ontario						54,400 00															54,400 00
50-1 do 24	51,200 00	Jonction de Guelph, Ontario						46,000 00															46,000 00
48-9 do 59	22,400 00	Belleville et Hastings-Nord, Ontario						21,888 00															21,888 00
49 do 10																							
49 do 10	108,800 00	Hereford, Québec						63,900 00	91,300 00														155,200 00
52 do 3	18,000 00																						
50-1 do 24	118,400 00																						
55-6 do 5	224,000 00	Lac-Erié et Rivière-Détroit, Ontario						106,500 00	11,900 00				229,331 00								137,120 00		475,851 00
62-3 do 7																							
50-1 do 24	62,400 00	Jonction de Beauharnois, Québec						54,650 00	1,250 00						3,500 00								62,100 00
56 do 2																							
50-1 do 24	138,400 00	Sainte-Catherine et Niagara-Central, Ontario						26,640 00		11,760 00													38,400 00
55-6 do 5	108,000 00																						
57-8 do 4	108,800 00																						
52 do 3	30,000 00	Cie de pont de chemin de fer Fredericton et Sainte-Marie, N.-B.						30,000 00															30,000 00
50-1 do 24	9,600 00	Embranchement de Harvey, N.-B.						5,553 57															5,553 57
55-6 do 5	240,000 00	Central de la Nouvelle-Ecosse, N.-E.							219,100 00	8,300 00	8,300 00							4,500 00					235,200 00
61 do 1																							
50-1 do 21	41,800 00	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland, N.-E.							29,400 00	10,150 00													39,850 00
52 do 3	19,200 00	Pontiac et Renfrew, Ont							9,800 00	3,800 00													13,600 00
52 do 3	34,400 00	Mille-Iles, Ontario							10,400 00				14,000 00								5,440 00		29,840 00
63-4 do 8																							
52 do 3	96,000 00	Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec							65,600 00					30,400 00									96,000 00
56 do 2																							
52 do 3	375,000 00	St. Clair Frontier Tunnel Co., Ontario							173,000 00	143,400 00	58,600 00												375,000 00
50-1 do 21	57,600 00	Brantford, Waterloo et Lac-Erié, Ontario							36,620 00	16,190 00					4,790 00								57,600 00
51 do 3	287,200 00	Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, Ontario								87,000 00	70,075 00	114,125 00											271,200 00
53 do 2																							
50-1 do 24																							
53 do 2	192,000 00	Montréal et Ottawa, Ontario								19,960 00			23,640 00			32,000 00	40,000 00	46,400 00					192,000 00
54-5 do 8																							
57-8 do 4																							
50-1 do 21	41,800 00	Vallée de la Cornwallis, N.-E.								42,670 00	2,130 00												44,800 00
52 do 3																							
52 do 3	320,000 00	Ottawa, Septentrional du Nord et de l'Ouest, Québec (autrefois Ottawa et Gatineau)								87,582 00	38,700 00	104,380 00	53,376 00								8,192 00		292,320 00
57-8 do 6	64,000 00																						
60-1 do 1																							
47 do 8		Central, N.-B.								75,639 00	83,612 54							66,761 00					226,012 54
51 do 3	83,612 54																						
52 do 3	112,400 00																						
53 do 2																							
57-8 do 4	48,000 00																						
61 do 1																							
62-3 do 1																							
53 do 2	361,270 00	Montréal et Occidental, Québec							76,143 00	32,253 00	133,388 00	119,486 00											361,270 00
52 do 3	128,000 00	Parry-Sound et de Colonisation								30,400 00	28,820 00		68,780 00	21,800 00									152,800 00
57-8 do 4	64,000 00	Shuswap et Okanagan, C.-B.								162,260 00		640 00	300 00										163,200 00
52 do 3	163,200 00																						
54-5 do 8	89,600 00	Vallée de la Tobique, N.-B.								73,000 00	41,674 46	19,341 54											134,016 00
53 do 2	35,200 00																						
55-6 do 5	9,600 00																						
53 do 2	112,000 00	Columbia et Kootenay, C.-B.								83,800 00													83,800 00
53 do 2	35,200 00	Jonction de Waterloo, Ontario								32,800 00													32,800 00
53 do 2	99,200 00	Montague d'Orford, Québec								32,000 00		52,800 00											84,800 00
53 do 2	57,600 00	Saint-Laurent et Adirondack, Québec								40,256 00	24,148 00	297 60				84,480 00							149,181 60
55-6 do 6	25,024 00																						
55-6 do 5	*40,000 00	New-Glasgow Iron, Coal and Railway Co., N.-E.									32,945 84	5,454 16			1,140 00								39,540 00
56 do 2	102,400 00	Comtés-Unis, Québec										88,973 00	42,728 15	52,926 85	2,700 00	1,488 00							188,816 00
57-8 do 4	102,400 00																						
55-6 do 5	*21,600 00	Cie de ch. de fer de jonction des carrières de Philipsburg, Que.										18,688 00	2,912 00						2,112 00				23,712 00
55-6 do 5	*130,400 00	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, Ontario										101,120 00	249,280 00	80,000 00		327,232 00	22,080 00						779,712 00
56 do 2	67,200 00	Montfort et de Colonisation, Québec										52,000 00	35,200 00			35,840 00	64,100 00						187,140 00
57-8 do 1	38,100 00																						
60-61 do 4	60,000 00																						
55-6 do 5	48,000 00	Lotbinière et Mégantic, Québec										35,200 00	38,400 00		22,400 00								96,000 00
57-8 do 4	48,000 00																						
56 do 2	48,000 00	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, Ontario											39,711 00										39,711 00
55-6 do 5	80,000 00	Canadien du Pacifique, Beverstoke au Lac-La-Flèche, C.-B.											28,000 00		52,000 00								80,000 00
57-8 do 4	121,600 00	Nakusp et Slocan, C.-B.											117,760 00										117,760 00
55-7 do 5	89,600 00	Dominion Coal Company, N.-E.											32,000 00	55,808 00									87,808 00
56 do 2	22,400 00	Cie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, Ontario												22,400 00									22,400 00
57-8 do 4	*51,200 00	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, Ontario												51,200 00				10,912 00	7,569 18			11,150 00	119,431 18
56 do 2	*11,200 00	Saint-Stephen et Milltown, N.-B.												9,635 89		5,212 11							14,848 00
57-8 do 4	*38,400 00	Cie de chemin de fer de la Rive du Golfe, N.-B.													28,635 05	25,064 15							53,699 20
57-8 do 4	9,000 00	Cap-de-la-Madeleine, Québec													7,424 00								7,424 00
56 do 2	32,000 00	Cie de chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, Ontario													30,720 00								30,720 00
		Ligne côtière de la Nouvelle-Ecosse, maintenant Halifax et Yarmouth														90,400 00						60,000 00	150,400 00
		Cie de chemin de fer Ottawa et New-York, Ontario														33,600 00	138,784 00		10,000 00				202,384 00
60-61 V., ch. 5	3,630,000 00	Cie de ch. de fer Can. du Pac., C.-B. (Passe du Nid-de-Corbeau)														453,750 00	2,322,500 00	340,000 00	205,521 00	22,046 00	60,000 00		3,403,729 00
60-61 do 1																							
63 do 3	500,000 00	Cie du ch. de fer Grand-Tronc, "Pont du Jubilé Victoria", Québec														131,268 52	68,331 03	72,628 68	228,371 75				500,000 00
		Cie de ch. de fer Risigouche et de l'Ouest, N.-B.															32,000 00	14,030 00					46,030 00
		Cie de ch. de fer Richelieu-Est, Québec															69,952 00						69,952 00
		Rive-Sud, Québec																30,830 19	88,400 00				119,230 19
		Pembroke-Sud, Ontario																61,000 10					61,000 00
		Cie de chemin de fer de la Vallée de Maskinongé, Québec																	5,376 00				5,376 00
		Cie d'Inverness et Richmond, N.-E.																	132,800 00	88,890 00	91,775 53		313,575 53
		Cie de chemin de fer Canadian-Northern, Ontario																	537,600 00	939,891 00	57,185 00		1,534,676 00
		Cie de chemin de fer Canadien du Pacifique (embr. de Papineau)																	92,800 00	77,200 00			170,000 00
		Cie de chemin de fer Ontario-Central, Ontario																	67,200 00				67,200 00
		Cie de chemin de fer Midland, N.-E.																	170,204 00		190,156 30		360,150 79
62-3 Vic., ch. 7, 63-4 do 8	1,000,000 00	Cie du pont de Québec, Québec																	74,570 00	167,130 00	132,353 33		374,053 33
		Cie de chemin de fer de la Rivière-Sainte-Marie, T.-N.-O.																	75,000 00				75,000 00
60-1 do 1, 63-4 do 8	212,500 00	Cies de chemin de fer Pontiac et Pacifique et Ottawa et Gatineau (Pont interprovincial sur la rivière Ottawa)																	212,500 00				212,500 00
1 Ed. VII, ch. 7		Atlantique et Lac-Supérieur, Québec																		11,800 00	52,353 98		67,153 98
1 do 7		Montréal et ligne provinciale, Québec																		58,560 00			58,560 00
62-3 Vic., ch. 7		York et Carleton, N.-B.																		18,336 00			18,336 00
62-3 do 7, 63-4 do 8, 1 Ed. VII, ch. 7		Algoma-Central et Cie de la Baie-d'Hudson, Ontario																		380,621 00	202,912 00		583,536 00
		Chemin de fer de prolongement du Cap-Breton, N.-E.																			65,280 00		65,280 00
		Cie de ch. de fer Can. du Pac. (Kootenay et embr. d'Arrowhead)																			12,771 00		12,771 00
		" " (Embranchement de Selkirk)																			83,200 00		83,200 00
		" " " (Dymond)																			22,336 00		22,336 00
		" " " (Warkada)																			50,480 00		50,480 00
		Manitoulin et Rive-Nord, Ont																			32,000 00		32,000 00
		Baie de Quinte, Ont																			10,200 00		10,200 00
		Baies-Mines et Algoma, Ont																			28,800 00		28,800 00
		Rivière Magaguadavic, Ont																			3,552 00		3,552 00
	*186,600 annuell pour 20 ans	Atlantique et Nord-Ouest	208,000	103,245	2,171,219	1,400,533	1,027,011 92	846,721 83	1,191,595 72	1,079,105 87	1,001,615 03	624,791 07	1,043,285 10	1,123,949 10	648,115 49	230,355 30	1,228,33 78	3,014,630 05	839,120 35	2,325,728 86	1,007,339 00	1,276,622 31	23,657,102 71
37 Vic., ch. 14	1,627,250 00	Canada-Central							186,600 00	186,600 00	186,600 00	186,600 00	186,600 00	186,600 00	186,600 00	186,600 00	186,600 00	186,600 00	186,600 00	186,600 00	186,600 00	186,600 00	2,612,400 00
46 do 2																							
47 do 8																							1,525,250 00
48-9 do 58	1,500,000 00	Canadien du Pacifique, prolongement																					1,500,000 00
		Totaux	208,000	103,245	2,171,219	1,400,533	1,027,011 92	846,721 83	1,378,195 72	1,265,705 87	1,188,215 03	811,391 07	1,229,885 10	1,310,549 10	834,715 49	416,955 30	1,414,93 78	3,201,230 05	725,720 35	2,512,328 86	2,093,939 00	1,463,222 31	29,205,672 71

* 60-61 Victoria, chapitre 1, 62-63 Victoria, chap. 7, et 63-64 Victoria, chap. 8, et 1 Edouard VII, chap. 7, autorisent une subvention de $3,200 par mille si le coût n'excède pas en moyenne $15,000 par mille, et si le coût dépasse cette somme, une autre subvention de 50 pour 100 sur la partie du coût moyen du nombre de milles subventionné qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille. † Décrète somme $10,164. Il se rapporte aussi à la subvention du chemin de fer Montréal et Sud.

MINISTERE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1903.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable

PARTIE III

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS

No 1.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la construction de chemins de fer.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles construits le 30 juin 1903.	Nombre de milles subventionnés.	Subvention payée et disponible au 30 juin 1903.	Subvention payée au 30 juin 1903.	Subvention payée au 30 septembre 1903.
				$ c.	$ c.	$ c.
1	Albert-Sud	16	16	50,460 00	50,460 00	50,460 00
2	†Atlantic et Lac-Supérieur	Pont.	30	96,000 00	67,153 98	67,153 98
3	†Algoma-Central et Baie-d'Hudson	77	91	748.800 00	583,536 00	583,536 00
4	Baie-des-Chaleurs	70	70	620,000 00	620,000 00	620,000 00
5	Baie-de-Quinté	6	6	22,400 00	19,200 00	25,600 00
6	Jonction de Beauharnois	19·50	19·50	62,400 00	62,400 00	62,400 00
7	Belleville et Hastings-Nord	6·84	6·84	21,888 00	21,888 00	21,888 00
8	Brantford, Waterloo et Lac-Erié	18	18	57,600 00	57,600 00	57,600 00
9	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie	44·50	44·50	105,200 00	105,200 00	105,200 00
10	Bruce-Mines et Algoma	9	9	28,800 00	28,800 00	28,800 00
11	Bouctouche et Moncton	31·75	31·75	101,600 00	101,600 00	101,600 00
12	Canada-Atlantique	54·05	54·05	282,355 20	282,355 20	282,355 20
13	Canada-Central	120	120	1,525,250 00	1,525,250 00	1,525,250 00
14	†Canada-Est	107	107	350,400 00	350,400 00	350,400 00
15	†Canadien du Pacifique	1,905	1,905	25,000,000 00	25,000,000 00	25,000,000 00
16	" (prolongem.)*	555·83	559·83	5,380,496 00	5,343,507 00	5,343,507 00
17	†Cap-Breton, prolongement	30	30	192,000 00	65,280 00	182,400 00
18	Caraquette	67	67	224,000 00	224,000 00	224,000 00
19	Central (du Nouveau-Brunswick)	45·66	89·50	238,400 00	142,400 00	142,400 00
20	Vallée de la Cornwallis	14	14	44,800 00	44,800 00	44,800 00
21	Colombie et Kootenay	27·75	27·75	88,800 00	88,800 00	88,800 00
22	†Canadian-Northern	267·86	290	1,632,000 00	1,534,976 00	1,534,976 00
23	Cap-de-la-Madeleine	2·32	2·32	7,424 00	7,424 00	7,424 00
24	†Côte de la Nouvelle-Ecosse (maintenant Halifax et Yarmouth)	50	61	195,200 00	150,400 00	150,400 00
25	†Ontario-Central	21	21	67,200 00	67,200 00	67,200 00
26	Cumberland	14	14	39,850 00	39,850 00	39,850 00
27	Cie de chaux du Canada	4·80	4·80	15,360 00	15,360 00	15,360 00
28	Cie de houille du Canada	27·44	27·44	87,808 00	87,808 00	87,808 00
29	†Comtés de Drummond	133·00	135·60	423,936 00	423,936 00	423,936 00
30	†Vallée Est du Richelieu	21·86	21·86	69,952 00	69,952 00	69,952 00
31	Elgin, Petitcodiac et Havelock	12	12	38,400 00	38,400 00	38,400 00
32	Erié et Huron	30	30	96,000 00	96,000 00	96,000 00
33	Esquimalt et Nanaïmc	71	71	750,000 00	750,000 00	750,000 00
34	Cie de pont de chemin de fer de Frédéricton et Sainte-Marie	1·33	1·33	30,000 00	30,000 00	30,000 00
35	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	12·42	12·42	39,744 00	39,744 00	39,744 00
36	Grand-Tronc	Pont.	Pont.	500,000 00	500,000 00	500,000 00
37	Grand-Oriental	12·50	12·50	40,345 00	40,345 00	40,345 00
38	†Grand-Nord	140·42	143·59	557,788 31	557,788 31	557,788 31
39	Jonction de Guelph	15·25	15·25	46,000 00	46,000 00	46,000 00
40	†Rive-du-Golfe	16·78	16·78	53,699 20	53,699 20	53,699 20
	A reporter	4,082·89	4,209·61	39,932,355 71	39,333,512 69	39,457,032 69

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la construction de chemins de fer, etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles construits le 30 juin 1903.	Nombre de milles subventionnés.	Subvention payée et disponible au 30 juin 1903.	Subvention payée au 30 juin 1903.	Subvention payée au 30 septembre 1903.
				$ c.	$ c.	$ c.
	Report	4,082·89	4,209·61	39,932,355 71	39,333,512 69	39,457,032 69
41	Embranchement de Harvey	3	3	5,553 57	5,553 57	5,553 57
42	Hereford	48·50	48·50	155,200 00	155,200 00	155,200 00
43	Irondale, Bancroft et Ottawa	45	50	160,000 00	144,000 00	144,000 00
44	International	49	49	156,800 00	156,800 00	156,800 00
45	†Inverness et Richmond	53	53	339,200 00	311,375 53	311,375 53
46	Joggins	12	12	37,500 00	37,500 00	37,500 00
47	Kingston et Pembroke	15	15	48,000 00	48,000 00	48,000 00
48	Kingston, Napanee et Ouest	61·35	61·35	208,732 80	208,732 80	208,732 80
49	L'Assomption	3·50	3·50	11,200 00	11,200 00	11,200 00
50	†Lac-Erié et Rivière-Détroit	126·90	128·05	475,851 00	475,851 00	475,851 00
51	Colonisation du Lac-Témiscamingue	45·84	45·84	310,335 95	310,335 95	310,335 95
52	Leamington et Lac-Saint-Clair	16	16	51,200 00	51,200 00	51,200 00
53	Lotbinière et Mégantic	30	30	96,000 00	96,000 00	96,000 00
54	Manitoulin et de la Rive-Nord	12·60	12·60	204,800 00	32,000 00	32,000 00
55	Montreal et Sorel (maint. Rive-Nord	61·50	126·67	507,322 00	213,047 76	213,047 76
56	Montréal et Lac-Champlain	83	83	103,600 00	103,600 00	103,600 00
57	Montréal et Ouest	70	70	361,270 00	361,270 00	361,270 00
58	Montréal et Lac-Maskinongé	12·90	12·90	41,280 00	41,280 00	41,280 00
59	Montréal et Ottawa	60	60	192,000 00	192,000 00	192,000 00
60	†Montréal et Ligne Provinciale	18·3	18·3	58,560 00	58,560 00	58,560 00
61	Colonisation de Montfort	32·20	32·20	167,440 00	167,440 00	167,440 00
62	Rivière-Maganetawan	1·11	1·11	3,552 00	3,552 00	3,552 00
63	†Vallée de Massawippi	1·68	1·68	5,376 00	5,376 00	5,376 00
64	†Midland (Nouvelle-Ecosse)	57·18	58	365,418 00	360,450 30	360,450 30
65	Nakusp et Slocan	36·80	36·80	117,760 00	117,760 00	117,760 00
66	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E.	35·45	35·45	113,440 00	113,440 00	113,440 00
67	Cie de fer et de h. de New-Glasgow	12·45	12·45	39,840 00	39,840 00	39,840 00
68	Jonction du Pacifique-Nord	110	110	1,320,000 00	1,320,000 00	1,320,000 00
69	Central de la Nouvelle-Ecosse	73·50	73·50	235,200 00	235,200 00	235,200 00
70	Ontario, Belmont et Nord	9·60	9·60	30,720 00	30,720 00	30,720 00
71	Ontario et Québec	61·25	61·25	196,000 00	196,000 00	196,000 00
72	Montagne d'Orford	26·50	26·50	84,800 00	84,800 00	84,800 00
73	Cie de ch. de f. et de navig. d'Oshawa	7	7	22,400 00	22,400 00	22,400 00
74	†Ottawa, Nord et Ouest (autrefois Ottawa et Vallée de la Gatineau)	55·28	55·28	292,320 00	292,320 00	292,320 00
75	†Ottawa et New-York	53·87	53·87	262,384 00	262,384 00	262,384 00
76	†Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	159·58	159·58	779,712 00	779,712 00	779,712 00
77	Colonisation de Parry-Sound	47·75	47·75	152,800 00	152,800 00	152,800 00
78	Jonction de Pontiac et du Pacifique	70	70	193,578 00	193,578 00	193,578 00
79	†Jonction de Phillipsburg	7·41	7·41	23,712 60	23,712 00	23,712 00
80	Pontiac et Renfrew	4·25	4·25	13,600 00	13,600 00	13,600 00
81	Pontiac et Pacifique et Ottawa et Gatineau	Pont.	Pont.	212,500 00	212,500 00	212,500 00
82	†Pembroke-Sud	20	20	64,000 00	64,000 00	64,000 00
83	Port-Arthur, Duluth et Renfrew	84·75	84·75	271,200 00	271,200 00	271,200 00
84	Québec-Central	74·86	74·86	348,342 00	348,342 00	348,342 00
85	Cie du pont de Québec	Pont.	Pont.	374,353 33	374,353 33	374,353 33
86	Québec et Lac-Saint-Jean	245·85	245·85	1,006,743 50	1,006,743 50	1,006,743 50
87	Québec, Montmorency et Charlevoix	30	30	96,000 00	96,000 00	96,000 00
88	†Ristigouche et de l'Ouest	10	20	78,930 00	46,930 00	46,930 00
89	Shuswap et Okanagan	51	51	163,200 00	163,200 00	163,200 00
90	Norfolk-Sud	17	17	54,400 00	54,400 00	54,400 00
91	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12	12	38,400 00	38,400 00	38,400 00
92	Tunnel de la frontière Saint-Clair	2·23	2·23	375,000 00	375,000 00	375,000 00
93	Saint-Laurent et Basses-Laurentides	38·85	38·85	217,600 00	217,600 00	217,600 00
94	St-Louis, Richibouctou et Bouctouche	7	7	22,400 00	22,400 00	22,400 00
95	†Saint-Laurent et Adirondack	33·51	33·51	149,481 60	149,481 60	149,481 60
96	†Rivière Sainte-Marie	30	30	75,000 00	75,000 00	75,000 00
97	Saint-Stephen et Milltown	4·64	4·64	14,848 00	14,848 00	14,848 00
	A reporter	6,434·83	6,643·69	51,439,211 46	50,292,502 03	50,416,022 03

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la construction de chemins de fer, etc.—*Fin.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles construits le 30 juin 1903.	Nombre de milles subventionnés.	Subvention payée et disponible au 30 juin 1903.	Subvention payée au 30 juin 1903.	Subvention payée au 30 septembre 1903.
				$ c.	$ c.	$ c.
	Report	6,434·83	6,643·69	51,439,211 46	50,292,502 03	50,416,022 03
98	Témiscouata	112·95	112·95	645,950 00	645,950 00	645,950 00
99	†Mille-Iles	5·19	5·19	29,840 00	29,840 00	29,840 00
100	†Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	33·96	47·41	158,871 48	113,431 48	113,431 48
101	Vallée de la Tobique	27·88	27·88	134,016 00	134,016 00	134,016 00
102	Toronto, Grey et Bruce	4·58	4·58	14,656 00	14,656 00	14,656 00
103	†Comtés-Unis	59	59	188,816 00	188,816 00	188,816 00
104	Jonction de Waterloo	10·25	10·25	32,800 00	32,800 00	32,800 00
105	Comtés de l'Ouest	20	20	500,000 00	500,000 00	500,000 00
106	Pacifique d'Ontario-Ouest	18·75	18·75	60,000 00	60,000 00	60,000 00
107	†York et Carleton	5·73	5·73	18,336 00	18,336 00	18,336 00
	Total	6,733·12	6,955·43	53,222,496 94	‡52,030,347 51	52,153,867 51

‡ A ajouter la subvention pour rails utilisés d'après état, partie iii, page 7, $152,305.20, et Atlantique et Nord-Ouest, $2,612,400, moins la subvention au chemin de fer Canadien du Pacifique, ligne principale, $25,000,000, et au chemin de fer des comtés de l'Ouest, $500,000, ce qui concordera à l'état des subventions, dans la partie ii, page 47, savoir : $29,295,052.71.

* Comprend les 160 milles du chemin de fer de la Rive-Nord.

† Par 60-61 Vic., chap. 4, 62-63 Vic., chap. 7, et 63-64 Vic., chap. 8, et 1 Edouard VII, chap. 7, une subvention de $3,200 par mille fut autorisée pour un certain nombre de milles de ce chemin de fer spécifiés dans l'Acte du Parlement, ainsi que—à part la somme de $3,200 par mille—une autre subvention de 50 pour 100 sur tant du *coût moyen* des milles subventionnés sn sus des $15,000 par mille, la dite subvention ne devant pas dépasser en totalité la somme de $6,400 par mille.

La somme de certaines des subventions autorisées par le Parlement, qui figure dans cet état comprend la proportion déterminée des subventions accordées en vertu de 60-61 Vic., chap. 4, 62-63 Vic., chap. 7, 63-64 Vic., chap. 8, et 1 Edouard VII, chap. 7, savoir : la somme produite par les $3,200 par mille, mais l'autre portion est aujourd'hui une somme indéterminée et ne peut, conséquemment, être indiquée ici.

Voici le nombre de milles des chemins de fer subventionnés par 60-61 Vic., chap. 4, 62-63 Vic., chap. 7, et 63-64 Vic., chap. 8, et mentionné dans cet état :—

	Milles.
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	56
Jonction de Phillipsburg	0 66
Saint-Laurent et Adirondack	13·50
Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	3·50
Comtés-Unis	1
Grand-Nord	44
Rive-du-Golfe	5·50
Saint-Stephen et Milltown	1·14
Comté de Drummond	42·50
Côte (de la Nouvelle-Ecosse)	61
Ottawa et New-York	53·87
Ristigouche et de l'Ouest	40
Vallée de l'Est du Richelieu	24
Ottawa et Gatineau	86
Pembroke-Sud	40
Vallée de la Massawippi	2·50
Inverness et Richmond	93
Canadian-Northern	490
Central d'Ontario	41
De l'Intérieur (Nouvelle-Ecosse)	58
Jonction de Pontiac du Pacifique	9
Canada-Est	2·25
Pacifique Canadien (prolongement)	70
Cap-Breton, prolongement	30·80
Algoma-Central et Baie-d'Hudson	90
Atlantique et Lac-Supérieur	100
Manitoulin et de la Rive-Nord	13
Baie de Quinté	8
Bruce-Mines et Algoma	9
Rivière Maganetawan	1·11

ETAT des chemins de fer qui reçoivent des subventions en argent ou des montants fixes payables annuellement ou semi-annuellement pendant une période fixe d'années.

N°	Nom du chemin de fer.	Milles subventionnés.	Montant du versement.	Montant payé au 30 juin 1901.
				$
1	Cie de chemin de fer International (Atlantique et Nord-Ouest)	252	$93,300 p. 6 mois pend. 20 ans.	2,612,400
2	Cie de chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa	56	$ 3,136 " 21 "	Nil.
	Total	308		2,612,400

ETAT des chemins de fer qui ont reçu de l'aide sous forme de prêts.

N°	Nom du chemin de fer.	Montant de l'emprunt autorisé.	Montant prêté.
		$	$ c.
1	Cie de chemin de fer Albert	15,000	14,725 56
2	Cie du pont Frédéricton et Sainte-Marie	300,000	300,000 00
3	Cie de pont et prolongement de chemin de fer Saint-Jean	500,000	433,900 00
	Total	815,000	748,625 56

ETAT indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails en fer évalués au montant indiqué.

N°	Nom du chemin de fer.	Tonnes de rails employées.	Subvention sur la valeur des rails.	Subvention en vieux rails payée.
			$ c.	$ c.
1	Cie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.....	4,052	83,612 54	83,612 54
2	" Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	2,201	44,252 82	44,252 82
3	" d'embranchement de Chatham.	958	24,439 84	24,439 84
	Total.	7,211	152,305 20	152,305 20

ETAT indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails en fer évalués au montant indiqué.

N°	Nom du chemin de fer.	Tonnes de rails.	Valeur des rails prêtés.	Observations.
			$ c.	
1	Cie de ch. de fer Kent-Northern.....	2,549	58,334 27	Par 51 Vict., chap. 3, ces rails seront accordés comme subvention (la section du chemin devant d'abord être garnie de rails d'acier neufs ne pesant pas moins de 50 liv. par verge lin., et après qu'un arrêté en conseil aura été passé autorisant le transfert.)
2	Cie de filature de coton de Halifax.. . .	233	4,335 00	
3	Cie d'acier du Canada	597	11,964 66	
4	Cie de ch. de fer Albert.....	726	14,665 45	
	Total	4,105	89,299 38	

ETAT indiquant les chemins de fer subventionnés en terres.

N°	Acte autorisant la subvention.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Nombre de milles subventionnés.	Acres accordées par mille.	Total d'acres accordées.
1	48-49 Vic., c. 60 50-51 Vic., c. 22 52 Vic., c. 4...	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta—Dunmore à Lethbridge....	109·50	6,400	700,800
		Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta—de Lethbridge à la front. internationale.	64·42	6,400	413,569
2	53 Vic., c. 4.....	Ch. de fer de Calgary et Edmonton—de Calgary à Edmonton et Calgary à Macleod..	190·97 104·10	6,400 6,400	1,222,208 666,240
3	47 Vic., c. 25.. 53 Vic., c. 4... 62-63 Vic., c. 57	Ch. de fer Canadian-Northern	818·61	6,400 au Manitoba 12,800 au T. du N.-O.	8,580,928
4	44 Vic., c. 1.	Ch. de fer Canadien du Pacifique—Ligne-mère.....	.....	.....	18,206,986
5	53 Vic., c. 4... 54-55 Vic., c. 10	C.C.P.—Embranchement de la Souris—Glenboro à Souris.....	45·24	6,400	289,536
		Napinka à Deloraine....	18·01	6,400	115,264
		Kenmay à Estevan....	156 86	6.400	1,003,904
6	57-58 Vic., c. 6...	C.C.P.—Pipestone, prolongement de l'embranchement de Souris—Souris à la Vallée de Pipestone	31·30	6,400	200,320
7	49 Vic., c. 11.....	Ch. de fer Grand-Central du Nord-Ouest.	50·00	6,400	320,000
8	48-49 Vic., c. 60 49 Vic., c. 11..	Ch. de fer du Manitoba et Nord-Ouest—Ligne-mère.....	223·09	6,400	1,427,776
		Embranchement de Russell.....	11·50	6,400	73,600
9	53 Vic., c., 4 . ..	Cie de ch. de fer Manitoba et Sud-Est....	98 00	6,400	627,200
10	48.49 Vic., c. 60 54-55 Vic., c. 10	Cie de colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.....	218·25	6,400	1,396,800
11	48-49 Vic., c. 60 50-51 Vic., c. 23	Cie de bat. à vap. et de ch. de f. Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	6,400	1,625,344
12	57-58 Vic., c. 6 ...	Cie de ch. de f. Saskatchewan et de l'Ouest.	15·45	6,400	98,880
		Total.....	2,409·25	.....	36,969,354

NOTE.—En vertu de 62-63 Victoria (session de 1899), chapitre 57, la Cie de ch. de fer de colonisation du Lac-Manitoba et la Cie du ch. de fer Winnipeg Great-Northern ont été fusionnées sous le titre de Chemin de fer Canadian-Northern, tous les droits des deux compagnies ayant été dévolus à la nouvelle compagnie.

N° 2.

LISTE DES ACTES ACCORDANT DES SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER PASSÉS CHAQUE ANNÉE.

NOTE.—Le numéro marginal en regard de chaque subvention coïncide avec la liste alphabétique publiée dans le rapport du député du ministre et qui rend compte de ce qu'a fait le gouvernement dans le cas où il avait passé contrat avec les compagnies.

Par les actes dont suit la nomenclature, le gouverneur en conseil a reçu l'autorisation de subventionner, à certaines conditions, les chemins de fer suivants :—

Par l'acte 45 Vic., ch. 14 (1882). *(Sanctionné le 17 mai 1882)*:—

1. Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callander, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $6,000 par mille, ni n'excédant en tout. $660,000

2. Un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $2,200 par mille, ni n'excédant en tout..... 384,000

3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout..... 210,000

4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout..... 224,000

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,—et seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du ministre ; pourvu, toujours, que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 45 Vic., ch. 55 (1882). *(Sanctionné le 17 mai 1882)*:—

5. Une subvention à "La Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou", pourvu qu'elle construise, entretienne et exploite un chemin de fer à navires, sujet à l'approbation du gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou, depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy, par année, pendant vingt-cinq ans. . $150,000

Par l'acte 46 Vic., ch. 25 (1883). *(Sanctionné le 25 mai 1883)* :—

6. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin à partir de Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 320,000

7. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $115,200

8. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 miles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

9. A la Compagnie du chemin de fer la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 256,000

10. A la Compagnie du chemin de fer International, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 156,800

11. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 102,400

12. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

13. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 89,600

14. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

15. Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

16. Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—100 milles—une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 660,000

En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement ; et les onze lignes ci-dessus mentionnées,

ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de l'adoption du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure ; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre ; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 46 Vic., ch. 26 (1883). (*Sanctionné le 25 mai* 1883) :—

17. Des avances en faveur de la " Compagnie du pont et de prolongement du chemin de fer de Saint-Jean", pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et des raccordements avec l'Intercolonial, les dites avances à être garanties par une hypothèque sur la propriété entière, ne devant pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites pour la construction, ni la somme totale de..... $500,000

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884). (*Sanctionné le 19 avril* 1884) :—

18. Au gouvernemnnt de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *via* les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité. 954,000

19. Et pour la partie entre Montréal et Québec, 120 milles, $12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité. 1,440,000

20. Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.

21. Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel.

22. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 211,200

23. Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 960,000

24. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $160,000

25. Au chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull et Aylmer et Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 272,000

26. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 160,000

27. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 70,400

28. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 160,000

29. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883)..... 128,000

30. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburg à Sarnia, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

31. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 262,400

32. A la Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke, pour une voie ferrée de Mississipi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 48,000

33. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 32,000

34. Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union-Jacques-Curtier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la Jonction Saint-Martin, reliant le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité 200,000

35. Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totallté..... 22,400

36 Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200

37. Pour une ligne de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

38. Pour une ligne de chemin de fer des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 217,600

39. Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

40. Pour une ligne de chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $128,000

41. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de fer de Caraquette au havre de Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 76,800

42. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial partant de Métapédiac et se dirigeant à l'est vers Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité. 300,000

43. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indian-Town, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité..... 140,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil, à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte,* qui devra être commencée sous un an, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil, et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions à la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province. Les deux subventions mentionnées en dernier lieu dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada ;

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

---

*Le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus jusqu'à la jonction de Saint-Martin, ou depuis quelque autre point sur ce chemin de fer jusqu'au port de Québec.

Par l'acte spécial 48 Vict., chap. 6 (1884). *(Sanctionné le 19 avril 1884)* :—

44. Relativement à une convention faite à la Colombie-Britannique, autorisation a été donnée *inter alia*, d'accorder une subvention à la Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe—laquelle subvention devant consister en terres *en bloc* sur l'île Vancouver, dont les limites sont fixées par l'acte, et en argent $750,000

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885). *(Sanctionné le 20 juillet 1885)* :—

45. A la Compagnie de chemin de fer et de pont Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 166,400

46. A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près du Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $118,400

47. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 72,000

48. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 128,000

49. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord, jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

50. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

51. A la Compagnie du chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas $500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 30,000

52. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 92,000

53. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathburn jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

54. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas $1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 10,500

55. Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Saut jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,600

56. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canada-Sud, près Comber, jusqu'au lac Erié, à ou près du village de Leamington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 44,800

57. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... 70,000

58. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 44 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... 320,000

59. Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de $217,600

60. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille; et depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

61. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 140,800

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gonverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte 48-49 Vic., chap. 58 (1885). *(Sanctionné le 20 juillet 1885)* :—

62. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en

totalité deux cent cinquante-huit mille piastres—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordé pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada ; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pouvoirs conférés aux compagnies de chemins de fer au cours de la présente session, que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise ; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

63. Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moose-Head, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer.

64. Le gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction Saint-Martin, près de Montréal, ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, savoir : une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention ainsi autorisée par le dit acte, pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné)—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre d'un

million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada.

Le dit acte prescrit en outre :—

" S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute partie de cette somme, pour aider à cette acquisition ; et après cette acquisition il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition."

Par l'acte 49 Vict., ch. 10 (1886). *Sanctionné le 2 juin 1886*) :—

65. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $96,000

66. Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll *viu* London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $256,

67. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les termini des parties de sa voie pour lesquelles des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédéricton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

68. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

69. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 118,400

70. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 179,200

71. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin, à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 128,000

72. Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 57,600

73. Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 108,800

74. Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 32,000

75. Pour un chemin ordinaire de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 16,000

76. Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, en allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 38,400

77. Pour un chemin de fer de L'Assomption à L'Epiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.... 11,200

78. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec, une subvention de $5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, et de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, et n'excédant pas en totalité.... 361,270

79. Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de Lachute où à quelque point situé à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 22,400

80. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour douze milles de son chemin ; depuis l'île de Clarke jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédent pas en totalité.... 38,400

81. Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 156,800

82. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour quatre vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de $3,200 par mille).... 186,295

83. A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, *via* Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 38,400

84. Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Saut et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de.... 6,000

85. A la Compagnie du chemin de fer Gananoque, Perth et Baie-James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 54,400

86. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 57,600

87. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 80,000

88. Pour un chemin de fer de Yamaska à la Rivière-Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

89. Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister-Rock-Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 89,600

90. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 70,400

91 Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou *via* Douglaston, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 19,200

92. Pour un chemin de fer depui un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 70,400

93. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario (en sus de la subvention de $1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf), une subvention ne dépassant pas $1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité 11,900

94. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin, depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de 70,000

95. A la Compagnie du chemin de fer Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de..... 15,000

"Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction de quelles les subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins

de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre ; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

L'article 2 de cet acte confère au gouverneur en conseil l'autosisation d'accorder à la compagnie une charte lui permettant de construire un chemin de fer entre le Long-Saut et le pied du lac Témiscamingue.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 42 (1887). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887) :—

96. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour douze milles de son chemin à partir de la cité de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $38,400

97. A la Compagnie du chemin de Vaudreuil et Prescott, pour trente milles de son chemin à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

98. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin à partir de la jonction Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 16,000

99. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour trente milles de son chemin, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

100. A la Compagnie du chemin de fer Joggins, pour un mille et un quart de son chemin, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 4,000

101. A la Compagnie du chemin de fer Moncton et Bouctouche, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas $3,200, et n'excédant pas en totalité..... 6,400

102. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

103. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin, depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 9,600

104. A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac Erié, pour dix-huit milles de son chemin, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville, ou au village de Waterford, ou à

quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600

105. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200

106. A la Compagnie du chemin de fer Massawippi, pour dix milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

107. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 12,800

108. A la Compagnie dite *Dominion Lime Company*, pour sept milles de son chemin, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Compagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

109. A la Compagnie du chemin de fer Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 54,400

110. A la Compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de..... 20,000

111. Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 76,800

112. A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin à partir de Port-Oshawa en allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

113. A la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint Jean, pour trente milles de son chemin, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

114. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin, depuis la Rivière-Saint-François jusqu'au chemin de fer Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

115. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour six milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

116 A la Compagnie du chemin de fer Caraquette, pour sept milles de son chemin, à partir de la Caraquette, en bas, jusqu'à Shippigan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité..... 32,000

117. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le che-

min de fer Québec et Lac-Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de 217,600

118. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin à partir du village de Prince-William vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 70,400

119. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-Charge", "La Cave", "Les Erables" et "La Montagne", et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles de chemin de fer subventionnés aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Saut proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de 12,400

120. A la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Saut-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 38,400

121. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin à partir de sa jonction avec le chemin de fer Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 17,600

122. A la Compagnie de colonisation et de chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour six milles et demi de son chemin, depuis le Long Sault jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 33,600

123. A la Compagnie du chemin de fer Leamington et Saint-Clair, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 6,400

124. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Spring-Hill et Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 44,800

125. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de 64,000

126. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-

Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 28,800

127. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmonton vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité 96,000

128. A la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 41,600

129. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 108,800

130. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin depuis la station de Perth-Centre vers Plaister-Rock-Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister-Rock-Island, une subvention de... 89,600

131. Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 64,000

132. Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Canada-Atlantique, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder 180,000

133. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention n'excédant pas..... 118,400

"Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer ou de parties des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, et qu'il jugera les plus utiles et les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

"Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cettte fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé du Canada, par verso-

ments, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

"L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

"Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes."

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888.) (*Sanctionné le* 22 *mai* 1888) :—

134. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un pont sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention octroyée par l'acte de la 43e Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $70,400

135. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 147,200

136. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

137. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayers-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de 32,000

138. A la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'ouest de ce lieu, une subvention de $31,-500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur de la totalité de l'entreprise ; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $9,600 ; pourvu que la totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soit complétée dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité. 41,100

139. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 83¾ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun-

Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48e et 49e Victoria, chapitre 59, et 48e Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'an lac Croche, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 271,200

140. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean de la subvention octroyée par les 50e et 51e Victoria, chapitre 25, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

141 A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 20 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmonton vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de..... 100,000

142 A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près de la rivière L'Orignal, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 48e Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant vingt ans, ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de..... 288,000

143 A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveau rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 4,052 tonnes de rails de fer et attaches qui ont déjà servi et qui ont été prêtés à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.... 83,612 54

144. A la Compagnie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer Embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 44,252 82

145. A la Compagnie du chemin de fer Kent-Nord, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 58,334 27

146. A la Compagnie de Coton d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge

linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 4,335

147. A la Compagnie d'Acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 11,964 66

148. A la Compagnie du chemin de fer Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie) de 726 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 14,665 45

149. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Chatham, dans le nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 958 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 24,439 84

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées devront être commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devront être aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions devant être approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces subventions, respectivement, payables en argent, seront payées à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction du ministre des Chemins de fer et Canaux, de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Par l'acte 52 Vict, ch. 3 (1889). *(Sanctionné le 2 mai 1889)*:—

150. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une ligne de chemin de fer entre Cornwall et Ottawa, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité . $ 172,400

151. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau, pour une ligne de chemin de fer entre la gare de Hull et le Désert, distance de 62 milles, une subvention ne dépassant pas en totalité..... 320,000

152. A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour 12 milles de chemin, depuis Lorette *via* Cap-Rouge jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 38,400

153. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de son chemin, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge ou quelque autre point sur la ligne du chemin de fer Jonction Nord et Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 128,000

154. Pour un chemin de fer depuis Saint-André jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique à la ville de Lachute, ou à quelque point à l'est de cette ville dans le comté d'Argenteuil, province de Québec, distance de 7 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 22,400

155. Pour un chemin de fer depuis Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la Nouvelle-Ecosse, 49 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 156,800

156. Pour une ligne du chemin de fer Central, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'à l'Intercolonial, dans le Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 128,000

157. A la Compagnie du chemin de fer Albert-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité 31,771 43

158. A la Compagnie du chemin de fer Baie-des-Chaleurs, la balance impayée de la subvention mentionnée dans l'acte de la 49e Victoria, chapitre 18, n'excédant pas en totalité 244,500

159. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une voie ferrée depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté d'Hastings, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité 145,000

160. A la Compagnie du chemin de fer Jonction du Nord et Pacifique, pour une ligne depuis Gravenhurst jusqu'à Callander, la balance impayée des subventions accordées par les actes de la 45e Victoria, chapitre 14, et de la 49e Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité 35,000

161. Pour un chemin de fer à partir de quelque point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, jusqu'aux moulins de Young *(Young's Mills)*, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 16,000

162. A la Compagnie du Tunnel de la Frontière de Saint-Clair, pour la construction d'un tunnel sous la rivière Saint-Clair, à partir d'un point à ou près Sarnia, jusqu'à un point à ou près Port-Huron, une subvention n'excédant pas en totalité 375,000

163. A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Renfrew, pour 6 milles de son chemin à partir de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis Braeside, ou des mines de fer de Bristol, jusqu'au chemin Jonction de Ponctiac du Pacifique, près de la rivière Quion, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 19,200

164. A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de son chemin à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'à un point à ou près du Cap-Tourmente, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 96,000

165. A la Compagnie du Pont de Frédéricton et Sainte-Marie, pour un pont sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas en totalité .. 30,000

166. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour sept milles de son chemin, depuis un point à ou près Yarker jusqu'à un point à ou près Harrowsmith, et à une compagnie, pour trois milles de chemin de fer partant d'un point de ou près d'Harrowsmith et allant à un point à ou près Sydenham, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité... 32,000

167. Pour un chemin de fer depuis un point près de Sycamous, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un point sur le lac Okanagan, pour 51 milles de ce chemin, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité... 163,200

168. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Cornwallis, pour un mille de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à Kingston, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 3,200

169. A la Compagnie de chemin de fer et de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de son chemin, depuis la station de Mattawa, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le Long-Saut, ou depuis le Long-Saut vers la dite station de Mattawa, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 48,000

170. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Maskinongé ou Louiseville, vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 48,000

171. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 20 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston vers Smith's-Falls, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 64,000

172. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin, depuis Woodstock jusqu'à Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 158,400

173. Pour un chemin de fer depuis Saint-Césaire jusqu'à Saint-Paul-d'Abbotsford, dans la province de Québec, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 16,000

174. A la Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, et allant vers la station de la jonction de la Chaudière, sur la ligne de l'Intercolonial, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 64,000

175. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4½ milles de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'au quai de Bell, sur le Saint-Laurent, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 14,400

176. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Sainte-Catherine, et allant vers la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 64,000

177. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité de la section de trente milles allant au lac Saint-Jean vers Chicoutimi, subventionnée par l'acte de la 51e Victoria, chapitre 3, vers Chicoutimi, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 64,000

178. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de son chemin, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 48,000

179. A la Compagnie du chemin de fer Hereford, pour 15 milles de son chemin, depuis Cookshire jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Québec-Central à Dudswell, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 48,000

180. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour 15 milles de son chemin, depuis Ayers-Flat jusqu'à Coaticook, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 48,000

181. A la Compagnie de chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin, depuis un point de ou près de Newboro' et allant vers Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 64,000

182. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour 4 milles de son chemin, depuis un point près du fleuve Saint-Laurent, dans le village de Gananoque, jusqu'à la jonction du chemin de fer Grand-Tronc à Gananoque, et pour 13 milles de son chemin depuis la jonction de Gananoque du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité... 54,400

183. Pour un chemin de fer partant du Cap-Tourmente et allant vers la Malbaie, distance de vingt milles, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 64,000

184. A la Compagnie du chemin de fer Amherstburgh, Lake-Shore et Blenheim, pour 20 milles de son chemin, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 64,000

La partie de la subvention de $3,200 par mille, qui aux termes de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix-sept, et du présent acte, peut être payée à la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs pour trente milles de son chemin compris entre les soixante-dixième et centième milles, se dirigeant de Métapédiac vers l'est, sera applicable à la section du dit chemin de fer comprise entre les quarantième et soixante-dixième milles de ce chemin, dans une direction est à partir de Métapédiac, au lieu d'être applicable à la dite section de trente milles en premier lieu mentionnée, formant six mille quatre cents piastres par mille applicables à la section de trente milles en second lieu mentionnée ; mais la disposition qui précède sera sujette à cette condition : que la dite compagnie entreprendra de compléter les trente milles de son chemin entre les soixante-dixième et centième milles se dirigeant vers l'est à partir de Métapédiac, dans un délai raisonnable ne devant pas excéder quatre ans, qui sera fixé par arrêté du conseil, et sans aucune autre subvention de la part du gouvernement du Canada, et qu'elle déposera entre les mains du ministre des Chemins de fer et Canaux, comme garantie de la bonne et fidèle exécution de son entreprise, ses obligations pour un montant de deux cent mille piastres.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies désignées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées à moins qu'elles ne le soient déjà, dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le tunnel sous la rivière Saint-Clair, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou de conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Et afin de dissiper tous doutes, il est par le présent déclaré et décrété que la disposition de l'acte passé en la cinquante-unième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre trois, relative à la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, étendait et étend les diverses subventions accordées pour aider à la dite compagnie jusqu'à quatre ans à compter de la sanction du dit acte, c'est-à-dire à dater du vingt-deuxième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-huit.

Par l'acte spécial 52 Vic., ch. 5 (1889). (*Sanctionné le 2 mai 1889*) :—

185. Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Régina et quelque point sur la rivière Saskatchewan-Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir :—la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point ; et la balance de trente mille piastres sera payée annuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert,—le dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée ; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan-Sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert.

Par l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*) :—

186. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa, pour trente milles de sa ligne à partir de l'extrémité occidentale des trente

milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, vers Ottawa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 96,000

187. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo, pour onze milles de sa ligne de Waterloo à Elmira, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 35,200

188. A la Compagnie du chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, pour une ligne de Gravenhurst à Callander, la balance non payée des subventions accordées par les actes 45 Victoria, chapitre 14, et 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité..... 600

189. Pour un chemin de fer de Woodstock, *via* London à Chatham, dans la province d'Ontario, 80 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, pour un chemin de fer d'Ingersoll, *via* London, à Chatham, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 256,000

190. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour 14 milles de sa ligne à partir de l'extrémité est des 20 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Hamilton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 44,800

191. Pour un chemin de fer d'Ottawa à Morrisburg, 52 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 166,400

192. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour 22 milles de sa ligne, de Petrolia, *via* Oil-Springs, à Dresden, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 70,400

193. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour une ligne de Brockville à Westport, la balance non payée de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, n'excédant pas en totalité..... 83,000

194. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour trente milles de son chemin, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du Pacifique Canadien, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

95. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, pour cinq milles de son chemin, qui est un embranchement de la ligne-mère à Kakabeka Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 16,000

196. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour cinquante milles de son chemin sur un parcours à être fixé par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

197. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour seize milles de son chemin depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200

198. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour trente-six milles de son chemin depuis l'extrémité nord-est des 200 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Smith's-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 115,200

199. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 30 milles de son chemin depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

200. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour trente milles de son chemin, de Belleville à Tweed et de là à Brid-

gewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

201. A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour trente milles de son chemin, de Cobourg au chemin de fer Ontario et Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

202. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de son chemin, de Saint-Stephen à la ville de Milltown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 11,200

203. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de son chemin, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière internationale entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité 19,200

204. Pour un chemin de fer depuis un point à ou près Frédéricton, *via* Oromocto et Gagetown, jusqu'à un point sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à l'ouest de la station de Westfield, pour 30 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

205. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 4½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention antérieure, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 14,400

206. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour 70 milles de son chemin, depuis Saint Jérôme, dans une direction nord-ouest vers le Désert, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $5,161 par mille, et n'excédant pas en totalité 361,270

Pourvu que la subvention par le présent accordée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit, savoir :—

SECTIONS.	Longueur approximative en milles.
De Saint-Jérôme à Shawbridge	8
De Shawbridge à Saint-Sauveur	4
De Saint-Sauveur à Sainte-Adèle	6
De Sainte-Adèle au Lac-à-la-Fourche	6
Du Lac-à-la-Fourche à Sainte-Agathe	6½
De Sainte-Agathe à Saint-Faustin	14
De Saint-Faustin à Sainte-Jovite	7½
De Sainte-Jovite au Lac du-Sommet	8
Du Lac-au-Sommet à la Chute-aux-Iroquois	7
De la Chute-aux-Iroquois vers le Désert	3

Ces versements devant être proportionnés à la valeur de la partie ainsi complétée comparativement à celle de toute l'entreprise, à être établie comme susdit.

207. Pour 75 milles de chemin de fer depuis Shelburne, dans le comté de Shelburne, et depuis Liverpool, dans le comté de Queen, vers Annapolis, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à être entreprise de manière à assurer sa construction jusqu'à Shelburne et Liverpool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $240,000

208. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour 50 milles de son chemin depuis Port-Hawkesbury jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 50,000

209. A la Compagnie du chemin de fer International, pour un chemin de fer depuis Sherbroke jusqu'à la frontière internationale, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité..... 3,840

210. Pour compléter le chemin de fer Montréal et Sorel depuis Saint-Lambert jusqu'à Sorel..... 40,000

211. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 7½ milles de son chemin entre Hull et Aylmer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 24,000

212. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Lac-Maskinongé, pour 3½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, entre Saint-Félix et le lac Maskinongé, dans la paroisse de Saint-Gabriel, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 10,200

213. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour un pont sur la rivière Nicolet, et aussi un pont sur la rivière Saint-François, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction, n'excédant pas..... 37,500

214. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 24 milles de son chemin, depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 76,800

215. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de son chemin, depuis un point à ou près Montcalm jusqu'au Pacifique Canadien, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 48,000

216. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'au Long-Saut, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

217. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, se dirigeant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

218. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour 18 milles de son chemin, depuis Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention ne dépassant pas en totalité..... 57,600

219. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour 90 milles de son chemin, depuis la station Saint-François, sur le chemin de fer Québec-Central, jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière L'Orignal, ou depuis un point sur le chemin de fer Québec-Central entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur le chemin de fer International à ou près du lac Mégantic, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant 20 ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme

intérêt sur les obligations de la compagnie, la dite subvention annuelle pendant 20 ans représentant un octroi en argent de..... 288,000

220. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, pour donner accès dans la cité de Québec, une subvention n'excédant pas en totalité $30,000 ; aussi, pour 12 milles de son chemin, depuis Lorette *via* Charlesbourg jusqu'à Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $38,400 ..... $68,400

221. Pour un chemin de fer de Summerside à Richmond-Bay, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, 3 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

222. A la Compagnie du chemin de fer Colombie et Kootenay, pour 35 milles de son chemin, depuis la décharge du lac Kootenay jusqu'à un point sur la rivière Colombie aussi près que possible du confluent des rivières Colombie et Kootenay, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 112,000

223. Pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à travers la vallée de la Stewiacke, sur un parcours qui donnera des facilités de communication avec les établissements d'Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

224. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, 22 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

225. A la Compagnie du chemin de fer Vallée du Lac-Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 22 milles de son chemin, depuis le village de Prince-William vers la ville de Woodstock, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

226. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 16 milles de sa ligne, depuis l'extrémité ouest des 20 milles de son embranchement à partir d'Edmonton, subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, dans la direction de la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200

227. Pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 14 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, depuis Perth-Centre vers Plaister-Rock-Island, 11 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 35,200

228. A la Compagnie du chemin de fer Mount-Orford, pour 31 milles de sa ligne, entre Eastman et Kinsbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 99,200

229. Pour un chemin de fer depuis la levée de Lachine, sur la ligne du Grand-Tronc, depuis un point à ou près la rivière des Prairies, distance de 15 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;—les

autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer, sur une ligne s'étendant au delà du point auquel quelqu'une des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté du conseil, sauf le chemin de fer Erié et Huron, qui sera complété dans les deux ans qui suivront le 1er de juillet prochain ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil et sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée, comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, sur laquelle le paiement sera fait seulement lors de l'achèvement des travaux, excepté aussi à l'égard des subventions au chemin de fer Inverness et Richmond, qui seront payées lors de l'achèvement de chaque section de dix milles, conformément, autant que faire se pourra, avec l'arrangement conclu entre la compagnie et la municipalité d'Inverness, et suivant le quatrième article de l'acte de la législature de la Nouvelle-Ecosse, 1890, intitulé : *An Act to enable the county of Inverness to borrow money :* excepté aussi à l'égard des subventions de la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental pour des ponts sur les rivières Nicolet et Saint-François, et la Compagnie du chemin de fer Lac-Saint-Jean, pour le pont sur la rivière Saint-Charles, sur lesquelles il sera payé 15 pour 100 de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux ; et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, dont le premier paiement sera fait à l'expiration de douze mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des travaux, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque douze mois ensuite, pendant une période de vingt ans.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte spécial 53 Vict., ch. 5 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*) :—

230. Afin de permettre à la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton de construire la partie de son chemin qui part d'un point de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la ville de Calgary et atteint un point de la rivière Saskatchewan-Nord, près d'Edmonton, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt milles piastres par année, de la manière suivante, savoir :— la somme de quatre-vingt mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie entre Calgary et un point sur la rivière Saskatchewan-Nord, près d'Edmonton, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée entre ces points ; toutefois, le gouverneur en conseil pourra ordonner que cette somme soit payée en versements semi-annuels, et pourra permettre à la compagnie de transporter par voie

de garantie de toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891). (*Sanctionné le 30 septembre* 1891) :—

231. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour un chemin de fer à partir d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, jusqu'à ou près Montcalm, dans la province de Québec, 18 milles, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas $3,200 par mille, octroyée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, et ne dépassant pas en totalité 28,100

232. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour le pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, devant donner accès à la cité de Québec, la différence entre le montant déjà payé à la compagnie et la somme de $30,000 mentionnée comme ne devant pas être excédée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas..... 5,250

233. A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin, à partir de Port-Oshawa allant vers Raglan, au lieu de la subvention par un pareil montant accordé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 22,400

234. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 25, ne dépassant pas en totalité..... 92,784

235. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 30 milles de son chemin, depuis la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas $3,200 par mille, octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et ne dépassant pas en totalité. 79,700

236. A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin de Woodstock à Hamilton, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 158,400

237. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de son chemin, à partir de Vaudreuil et allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, ne dépassant pas en totalité..... 46,040

238. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 14 milles de son chemin, à partir de la station de Perth-Centre, et allant vers Plaister-Rock-Island, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas $6,400 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 89,600

239. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, n'excédant pas $179,200, octroyées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention n'excédant pas $12,534 par année, devant être payée par versements semi-annuels de $6,267 chacun, pendant vingt ans, ce qui représente une subvention en argent de..... 179,200

Pourvu que lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin de fer, une subvention semi-annuelle puisse être payée en proportion de la valeur de la partie ainsi complétée

comparativement à celle des 57 milles entiers ; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer au crédit du ministre des Fnances et receveur général une somme n'excédant pas $1,170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant vingt ans, une annuité semestrielle calculée sur la base de trois et demi pour cent du montant ainsi déposé ; pourvu, en outre, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de transporter cette subvention et cette annuité à des fidéicommissaires par voie de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

240. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin à partir d'un point de ou près de Newboro' et allant dans la direction de Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, au lieu d'une subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité. . $64,000

Pourvu que la subvention ainsi octroyée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer comme suit :—

Sections.	Longueur en milles.
De près de Newboro' à Westport	4
De Westport en allant vers Palmer's-Rapids	16

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention de la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, dont le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de vingt-huit milles du chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite, pendant une période de vingt ans, et excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, dont la subvention sera payée lors de l'achèvement des travaux ; excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, dont la subvention sera payée comme il suit :—lors de l'achèvement de la partie du dit chemin située entre Newboro' ou son voisinage et Westport, distance de quatre milles, la somme de douze mille huit cents piastres, et lors de l'achèvement de seize milles restant à partir de Westport et allant vers Palmer's-Rapids, la somme de cinquante et un mille deux cents piastres.

Dans le mois qui suivra le commencement de chaque session du parlement, tant que quelqu'une de ces sommes sera payée, il sera soumis au parlement un état indiquant tous paiements de ces deniers durant le cours de l'année précédente, les noms des personnes auxquelles ces paiements auront été faits, et les montants qui leur auront été payés respectivemeut, ainsi que les rapports des ingénieurs sur lesquels les paiements auront été recommandés, et copie de tous contrats entre le gouvernement et la compagnie en vertu desquels les paiements des dites subventions sont par le présent autorisés.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte 55-56 Vict., ch. 5 (1892). (*Sanctionné le* 9 *juillet* 1892):—

241. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour 58 milles de sa voie, à partir d'un point à ou près Cedar-Creek jusqu'à la ville de Ridgetown, au lieu des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et à la Compagnie du chemin de fer Amherstburg, Lake-Shore et Blenheim, par l'acte 52 Victoria, chapitre 3 ..... $ 224,000

242. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 53 milles de sa voie, depuis Barry's-Bay, en allant vers le chemin de fer Jonction du Pacifique-Nord, une subvention ne dépassant pas $6,400 par mille pour les premiers 27½ milles à partir de Barry's-Bay, et ne dépassant pas $3,200 par mille pour les seconds 27½ milles, ni n'excédant pas en totalité 264,000

243. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou à la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de la Kootenay, pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Revelstoke jusqu'à la côte du lac Laflèche, pour 25 milles du dit chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

244. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 11 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, jusqu'è l'Ile Plaister-Rock, pour 3 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

245. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie, depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à où près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort et vers l'ouest, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pus en totalité..... 67,200

246. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique et au chemin de fer Ontario-Central, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité 32,000

247. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, la balance impayée des subventions accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une subvention de 15,100

248. A la Compagnie du chemin de fer Bouctouche et Moncton, pour 32 milles de sa voie, depuis Moncton jusqu'à Bouctouche, la balance impayée de la subvention, ne dépassant pas $3,200 par mille accordée par les actes 49 Victoria, chapitre 10, et 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité 35,480

249. A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 10 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec (en sus de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2), une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 60,800

250. Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi, dans le comté de Napierreville, jusqu'à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12

milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

251. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond (ou à toute autre compagnie entreprenant les travaux), pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale jusqu'à Broad-Cove, une subvention ne dépassant pas $9,200 par mille, au lieu de la subvention de $50,000 accordée à la dite compagnie du chemin de fer par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et aux mêmes conditions, n'excédant pas en totalité..... 80,000

252. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près de Spence-Bridge en allant vers le lac Nicola.. 80,000

253. A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, depuis un point à ou près Saint-Jean-Deschaillons en allant vers Glen-Lloyd, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

254. A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui donnera des facilités de communication avec les mines de fer des établissements de Springside, Stewiacke en haut et Musquodoboit, parcours de 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

255. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction et des Carrières de Philipsburg, pour $6\frac{75}{100}$ milles de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le comté de Missisquoi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 21,600

256. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 3 milles de sa voie, depuis un point à ou près Harrowsmith jusqu'à un point à ou près Sydenham, au lieu de la subvention accordée pour cette section du chemin par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 9,600

257. Pour un chemin de fer depuis Cap-Tourmente en allant vers la Malbaie, dans la province de Québec, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 64,000

258. A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis Truro ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pour 49 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 156,800

259. A la Compagnie du chemin de fer Ristigouche et Victoria, pour 15 milles de sa voie depuis Campbellton, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

260. Pour un chemin de fer de Saint Jean à Sainte-Rosalie, 32 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 102,400

261. Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,600

262. Pour un chemin de fer devant compléter le raccordement entre Sydney et Louisbourg, dans le comté du Cap-Breton, pour 28 milles

de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 89,600

263. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour 30 milles de sa voie, depuis Belleville jusqu'à Tweed et de là à Bridgewater, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

264. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de sa voie, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, ne devant pas dépasser $179,200, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant des subventions ainsi accordées, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas 21 ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de..... 179,200

Pourvu que, lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 56 milles entiers ; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des Finances et Receveur général une somme n'excédant pas $1,170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une anuuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi déposé ; pourvu, de plus, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subventions et annuités à des fidéicommissaires à titre de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

265. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, au lieu des subventions n'excédant pas $108,000, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3 et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant de ces subventions, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas vingt ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de $108,000 ; pourvu que, lors de l'achèvement de 10 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 34 milles entiers ; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des Finances et Reveveur général une somme n'excédant pas $400,000, en considération de laquelle il sera payé par le gouvernement à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi déposé, ou une garantie de pareille somme, comme intérêt sur les obligations de la compagnie ; pourvu, de plus, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subvention et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour le principal ou l'intérêt de toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise ; et la subvention en dernier lieu ci-dessus mentionnée à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central sera payée par versements semi-annuels, dont le premier sera effectué à la fin de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des dix premiers milles du chemin de fer, et chaque versement subséquent à la fin des six moi suivants, pendant vingt ans ou moins. C'est une condition de

cette subvention que la somme, n'excédant pas $400,000, ci-dessus mentionnée, sera déposée entre les mains du ministre des Finances avant le 1er janvier 1893.

266. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer depuis Woodstock en allant vers Centreville, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 64,000

267. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas $3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, n'excédant pas en totalité..... 96,800

268. A la Compagnie de forges, de charbonnages et de chemin de fer de New-Glasgow, pour un chemin de fer depuis la jonction d'Eureka, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point à ou près Sunnybrae, y compris un embranchement sur le haut-fourneau à charbon de Bridgeville, pour 12½ milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 40,000

269. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour un prolongement de sa voie afin de le raccorder avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, le chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, le chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou les eaux du canal Rideau, et un prolongement à travers l'embouchure de la rivière Gananoque, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas en totalité..... 44,000

Dont $14,000 payables lors de l'achèvement du prolongement en dernier lieu mentionné ou prolongement sud, et la balance, qui sera de $30,000, lors de l'achèvement du prolongement en premier lieu mentionné ou prolongement nord de sa voie.

270. A la Compagnie du chemin de fer Manitoulin et Rive-Nord, pour 30 milles de sa voie, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 96,000

271. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, à la jonction du chemin de fer Midland, jusqu'à Pontypool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200

272. Pour 75 milles du chemin de fer depuis Sand-Point, havre de Shelburne, dans la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Annapolis, dans le comté d'Annapolis, et jusqu'à un point de raccordement à ou près New-Germany, sur le chemin de fer Central de la Nouvelle- Ecosse, en vue d'une construction future jusqu'à Liverpool, au lieu de la subvention pour le même montant accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, pour la même longueur de chemin de fer depuis Shelburne, et depuis Liverpool vers Annapolis, et ne dépassant pas $3,200 par mille, une subvention n'excédant pas en totalité..... 240,000

273. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 20 milles de sa voie, étant des prolongements ou embranchements dans les comtés d'Hastings, Addington, Frontenac, Peterborough ou Leeds, vers les gisements de fer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, payable par versements réglés par la longueur de chacun des dits prolongements, additions ou embranchements, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

274. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 15 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, en allant vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 48,000

275. A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

276. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 30 milles de sa voie, depuis Eganvilie jusqu'à Barry's-Bay, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 pàr mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

277. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

278. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 35 milles de sa voie, depuis Mattawa jusqu'au Long-Saut, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 112,000

279. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 12 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la section de l'embranchement de Saint-François subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, étant les premiers 12 milles sur la section subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $1,800 par mille en sus de la subvention déjà accordée, et n'excédant pas en totalité 21,600

280. Au chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie, depuis Port-Burwell jusqu'à Tilsonburg, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 51,200

281. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de sa voie, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 19,200

282. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de sa voie, depuis le Long-Saut jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille,—et une subvention de 15 pour 100 sur la valeur du pont en bois sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, ne dépassant pas $15,000—et n'excédant pas en totalité 63,000

283. A la Compagnie du chemin de fer Goderich et Wingham, pour 31 milles de sa voie, de Goderich à Wingham, *via* Port-Albert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 99,200

284. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, depuis Saint-Félix-de-Valois jusqu'à Saint-Jean-de-Matha, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,600

285. A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge et Baysville, pour 15 milles de sa voie, depuis Bracebridge en allant vers Baysville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 48,000

286. A la Compagnie du chemin de fer Nipissingue et Baie-James, pour 25 milles de sa voie, depuis la station de North-Bay ou les environs, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la Baie-James, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 80,000

287. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Sainte-Flavie et la station du Petit-Métis jusqu'à Matane, pour 50 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 160,000

288. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour $53\frac{87}{100}$ milles de sa voie entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 172,400

289. Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, en allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour 22 milles de sa voie, entre Saint-Eustache et le Saut-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 38,400

290. Pour un chemin de fer entre Saint-Eustache et Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 57,600

291. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas, avec le montant déjà payé, $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 114,125

292. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour $4\frac{6}{10}$ milles de sa voie, depuis le quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent, près de Nicolet, jusqu'à la jonction de Sainte-Rosalie, surplus de distance par la ligne construite non couverte par les subventions jusqu'à présent votées pour une voie ferrée entre les d ts points, $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 14,720

293. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour $5\frac{42}{100}$ milles de sa voie, depuis Huntingdon en allant vers la frontière internationale, lesquels, avec la distance entre Valleyfield et Huntingdon, $12\frac{58}{100}$ milles, formant le chiffre de 18 milles mentionnés dans l'acte 53 Victoria, chapitre 2, octroyant une subvention à cette compagnie—et pour $2\frac{40}{100}$ milles depuis l'extrémité est des 18 milles mentionnés jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 25,024

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront com-

mencées dans les deux ans qui suivront le 1er jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même les fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement prévu, et aussi à l'égard des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith-Falls, et Ottawa et à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara- Central, à chacune desquelles le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de son chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite pendant une période de vingt ans ou moins.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

294. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, le gouverneneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable, conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte.

295. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte ; et nonobstant ce que contient l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, le gouverneur en conseil pourra aussi payer à la dite compagnie la balance restant impayée de la subvention accordée à la compagnie par le dit acte s'élevant à $12,800, sur les quatre milles de son chemin depuis l'extrémité nord de la ligne principale subventionnée en allant vers Roberval.

Par l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893). (*Sanctionné le 1er avril 1893*) :—

296. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de sa voie, jusqu'à l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, en allant à la station de la jonction de la Chaudière, sur l'Intercolonial, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 64,000

297. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie, depuis un point à ou près de la ville d'Iberville jusqu'à Saint-Hyacinthe, et de là vers Sorel, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 102,400

298. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie divisés en deux sections: la première, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au village de Marmora; la seconde, depuis le village de Marmora jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

299. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour 20 milles de sa voie depuis Coehill ou Gilmore, ou quelque point entre Coehill et Gilmore, jusqu'à Bancroft, *via* L'Amable, ou aussi près de là que posssible, au lieu de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

300. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie, depuis le lac Saint-Jean en allant vers Chicoutimi, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 41 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité..... 81,040

301. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour 50 milles de sa voie, depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté de Hastings, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 8, et accordée de nouveau par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité..... 145,000

302. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour 30 milles de sa voie, depuis Sainte-Martine jusqu'à Saint-Anicet, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité..... 3,500

303. A le Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de sa voie, depuis la ville de Saint-Stephen jusqu'à la ville de Milltown, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 11,200

304. A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de sa voie, depuis la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap-Tourmente ou son voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité..... 30,400

305. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 62 milles de sa voie, depuis la gare de Hull en allant vers le Désert, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité..... 89,248

306. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

307. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse (ou à la personne, aux personnes ou à la compagnie qui, de l'avis du ministre ou du ministre suppléant de la Justice, y auront droit), pour 80 milles de sa voie, depuis Lunenburg, sur la côte orientale de la Nouvelle-Ecosse, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point dans le district de New-Germany, avec un tronçon de ¾ de mille environ jusqu'au quai du chemin de fer de Bridgewater, et depuis un point à 33½ milles de Lunenburg et allant jusqu'à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, sur les subventions impayées accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une somme n'excédant pas en totalité..... 4,500

308. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 18 milles de sa voie, depuis un point à ou près de New-Glasgow, ou Saint-Lin, jusqu'à Montcalm ou dans le voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 8, et n'excédant pas en totalité 25,600

309. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de sa voie, depuis Montcalm ou le voisinage jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, au lieu de la subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 48,000

310. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie étroite (3 pieds) depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort, et allant vers l'ouest, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 67,200

311. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Maskinongé ou Louiseville, et allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, et pour 15 milles de sa voie depuis l'extrémité nord des 15 milles susmentionnés en allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

312. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de sa voie, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge, ou quelque autre point sur le chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité..... 97,600

313. A la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour prolonger et compléter sa voie, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention de..... 20,000

314. A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer et de ses embranchements, comme il suit : depuis Port-Oshawa jusqu'à un point à ou près l'emplacement du moulin d'Emondson, près de la rue Mill, dans la ville d'Oshawa—(cette partie étant connue sous le nom de section "du lac" du dit chemin de fer) ; de là vers un point à ou près l'hôtel de ville, dans la ville d'Oshawa, et de là à la gare d'Oshawa de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada (cette partie étant connue sous le nom de section "de la ville" ou section "Nord" du dit chemin de fer), au lieu de la subvention accordée par l'acte 54-55 Victoria, chapitre 8, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain, et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par

la compagnie avec le gouvernement et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera donné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation et des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille que le gouverneur en conseil prescrira.

Toutes les dites subventions, respectivement, seront payées à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté comme il suit :—

(*a*) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Belmont et Ottawa, qui sera payée comme suit :—lors de l'achèvement de la première section, un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des dix milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la seconde section :

(*b*) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Oshawa, qui sera payée comme suit :—lors de l'achèvement de la section "de la ville" ou "Nord", un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des sept milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la section "du lac" du dit chemin de fer.

Par l'acte 57-58 Vict., chap. 4 (1894). *Sanctionné le* 23 *juillet* 1894.)

315. A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge-Baysville, pour 15 milles de sa voie partant de Bracebridge et allant vers Baysville, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 des statuts de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ..... $ 48,000

316. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Wesport et Saut-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, ne dépassant pas $3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, qui a été accordée de nouveau par le chapitre 5 de 1892 ; le tout n'excédant pas 86,800

317. A la Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie de Port-Burwell à Tilsonburg, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 51,200

318. A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié, pour 18 milles de sa voie, depuis la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville ou le village de Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 4,790

319. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie, depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 108,800

320. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de sa voie, à partir de Vaudreuil en allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de

1887 ; pour 30 milles de sa voie, depuis l'extrémité occidentale des 30 milles ci-dessus mentionnés en allant vers Ottawa, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas..... 118,400

321. Nonobstant l'expiration du délai fixé par le chapitre 2 de 1890, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, et nonobstant ce que contenu d'ailleurs dans le dit chapitre 2, le gouverneur en conseil pourra payer la subvention accordée par le dit chapitre à la compagnie suivant la valeur actuelle des vingt paiements annuels mentionnés au dit chapitre (intérêt calculé à quatre pour cent), pour et lors de l'achèvement de sa voie s'étendant depuis un point entre la rivière de la Chaudière et la station de Tring jusqu'à un point sur le chemin de fer International au lac ou près du lac Mégantic, et après inspection et acceptation du dit chemin par l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, une somme totale de.... 288,000

322. A la Compagnie de chemin de fer de jonction et des carrières de Philipsburg, pour $\frac{67}{100}$ de mille de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le conté de Missisquoi, et un embranchement jusqu'à la baie de Missisquoi, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 2,912

323. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, entre Saint-Félix-de-Valois et Saint-Jean-de-Matha, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 23,000

324. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 50 milles de sa voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité $160,000 ;—aussi, 15 pour 100 sur la valeur d'un pont en bois sur la rivière Ottawa près de Mattawa, ne devant pas dépasser $15,000 en totalité, au lieu des subventions accordées par le chapitre 24 de 1897, pour sa ligne entre le Long-Saut et le lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille de voie ferrée et 15 pour 100 sur la valeur des ponts ;—aussi, une somme supplémentaire de $1,750 par mille de sa dite voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa ; le tout n'excédant pas.... 274,940

325. Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépasssant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 25,600

326. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache et de Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600

327. Pour un chemin de fer partant d'un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, et allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, à la Compagnie de chemin de fer Carillon et Grenville, pour 12 milles de son chemin, de Saint-Eustache au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

328. Pour un chemin de fer partant de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, et allant à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

329. A la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à Culbute et à l'ouest de ce point, une subvention de $31,500, devant être payée mensuellement, au fur et à mesure de l'exécution de travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise ;—et pour 3 milles de sa voie s'étendant depuis un point à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $9,600, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1888 ; pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient complétés dans les quatre ans de la sanction du présent acte,—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité 41,100

330. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour la construction ou l'acquisition de 7½ milles de chemin de fer entre Hull et Aylmer, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 24,000

331. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 85 milles de sa voie entre Aylmer et Pembroke, la balance impayée de la subvention accordée pour le chemin de Hull à Aylmer, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de La Passe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 73,172

332. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour 3 milles de sa voie depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 4,046

333. Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial près de Newcastle, *via* Douglastown, et allant à un point sur la rivière Miramichi, vis-à-vis la ville de Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 10 de 1886, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

334. Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, et allant jusqu'à Young's-Mills, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 16,000

335. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer allant de Woodstock à la frontière internationale entre le Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, 26 milles, au lieu des subventions accordées par le chapitre 24 de 1887, et le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 83,200

336. Pour 90 milles du chemin de fer de Newport ou Windsor à Truro, ou à un point entre Truro et Stewiacke, et depuis un point sur le dit chemin de fer jusqu'à un point à ou près Eastville, et d'Eastville, par la vallée de la rivière Musquodoboit, en allant vers un point de l'embranchement projeté de l'Intercolonial sur Dartmouth, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; et aussi, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Shubénacadie, sur la ligne du dit chemin de fer, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de sa construction ; le tout n'excédant pas..... 300,000

337. A la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue à la Baie-James, pour 25 milles de son chemin, depuis la station de North-Bay ou les environs, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la baie James, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; aussi, pour 43 milles de son chemin depuis North-Bay en allant vers le lac Tamagamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas..... 217,000

338. A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, en sus des 15 milles déjà subventionnés et construits, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

339. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 30 milles de sa voie allant de Saint-Léonard dans une direction nord vers une jonction avec le chemin de fer Intercolonial à la station de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 pas mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

340. Pour un chemin de fer depuis Lime Ridge, dans le comté de Wolfe, dans la province de Québec, allant dans une direction nord à travers le comté de Wolfe et dans le comté de Mégantic, distance n'excédant pas 50 milles à partir de Lime Ridge, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

341. A la Compagnie du chemin de fer Strathroy et Comtés de l'Ouest, pour 25 milles de sa voie à partir de Saint-Thomas et allant à travers les comtés d'Elgin et Middlesex vers la station de Forest ou Park-Hill, sur la ligne du Grand-Tronc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

342. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 20 milles de sa voie à partir de Parry-Sound et allant à l'est, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

343. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 10 milles de sa voie depuis Little-Current jusqu'à Nelson, sur l'embranchement d'Algoma de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

344. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie depuis Iberville jusqu'à Sorel, en sus des 32 milles déjà subventionnés, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 102,400

345. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean de-Matha, pour 12 milles de sa voie depuis Saint-Jean-de-Matha jusqu'à Sainte-Emilie-de-l'Energie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

346. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 22 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 15 milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, jusqu'à un point entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

347. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 2 milles de l'embranchement de sa voie sur Chicoutimi, depuis l'extrémité orientale des 50 milles déjà subventionnés et construits dans une direction est jusqu'à l'eau profonde à Chicoutimi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; aussi, pour 12 milles à partir du 52me mille, sur l'embranchement de Chicoutimi, jusqu'à la Baie des Ha! Ha!, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas..... 44,800

348 A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Ottawa, pour 23 milles de sa voie depuis le point de séparation avec le chemin de Pontiac jusqu'à Ferguson's-Point, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 73,600

349. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 62 milles déjà subventionnés, en allant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

350. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour 6 milles de sa voie depuis la ville de Chatham jusqu'à Black-Brook, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; aussi, pour 4 milles de sa voie pour un embranchement sur le village de Nelson, une subvention ne dépassant pas $3,200 ; le tout n'excédant pas..... 32,000

351 Pour un chemin de fer depuis la station de Cross-Creek, sur le chemin de fer de Canada-Est, jusqu'au village de Stanley, dans le comté d'York, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

352. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche à Victoria, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale des 15 milles subventionnés par le chapitre 5 de 1892, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

353. A la Compagnie du chemin de fer Nouveau-Brunswick-Central, pour 15 milles de sa voie depuis la station de Chipman jusqu'aux houillères de Newcastle, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

354. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 15 milles de sa voie à partir du terminus actuel à Plaister-Rock en allant vers l'est, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,080

355. Pour restaurer ou renouveler le pont de chemin de fer, sur le chemin de fer du Sud-Est, qui traverse la rivière Yamaska à Yamaska, une subvention égale au tiers du coût réel de la reconstruction du pont, mais la subvention ne devant pas excéder en totalité..... 50,000

356. A la Compagnie de charbonnage et de chemin de fer Boston et Nouvelle-Ecosse, pour 10½ milles de sa voie depuis l'extrémité nord de la section déjà subventionnée jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; aussi, pour 25 milles de sa voie depuis un point sur la ligne du chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale vers Broadcove, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 6 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas..... 113,600

357. Pour un chemin de fer partant de Port-Hawkesbury et allant vers Chéticamp, 25 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

358. A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba-Nord-Ouest, pour 100 milles de prolongement de sa ligne principale à partir de son terminus occidental actuel en allant vers Prince-Albert,—la compagnie abandonnant 3,200 acres de sa subvention en terres par mille, et tout le chemin devant être exploité comme ligne continue sous une direction unique,—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 320,000

359. Pour un chemin de fer depuis le confluent des rivières de l'Elan et Kootenay jusqu'à Coal-Creek, distance de 34 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 108,800

360. Pour un chemin de fer depuis la station d'Abbotsford, sur l'embranchement de la Mission du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Chilliwack, 21 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 67,200

361. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 28 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale de la section de sa ligne subventionnée par le chapitre 5 de 1892, en allant vers le lac Nicola, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 89,600

362. A la Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan, pour 38 milles de sa voie depuis la ville de Nakusp jusqu'à un point à ou près la fourche du creek Carpenter, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 121,600

363. A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Kingston, pour 22 milles d'un chemin de fer depuis Portage-du-Fort jusqu'à Upper-Thorne-Centre, *via* Shawville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 70,400

364. A la Compagnie de fer, de charbon et de chemin de fer de New-Glasgow, pour 5 milles de sa voie, depuis Sunnybrae jusqu'à Kerrowgare, une subvention ne dépassant pas $2,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 16,000

365. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, pour 35 milles de sa voie à partir de Yarmouth en allant vers Shelburne et Lockport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 112,000

366. A la Compagnie du chemin de fer de prolongement du Cap-Breton, pour 30 milles de chemin de fer depuis Port-Hawkesbury jusqu'à St.-Peter's, sur sa ligne de Port-Hawkesbury à Louisbourg, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 96,000

367. Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial entre les stations de Norton et de Sussex, et allant vers Havelock, 20 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 64,000

368. Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Barneville, sur une distance de 10 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

369. Pour une ligne de chemin de fer partant du Cap de la Madeleine pour se raccorder avec l'embranchement sur les Piles du chemin de fer Canadien du Pacifique, 3 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

370. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour un prolongement d'un mille à partir de l'extrémité occidentale de sa voie, afin de le relier au chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas en totalité 3,200

371. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 30 milles de sa voie à partir de son raccordement avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, dans le voisinage de la rivière Saint-Maurice, en allant à l'ouest, au lieu de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue par le chapitre 2 de 1893, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

372. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, et pour 16 autres milles depuis l'extrémité des 16 milles en premier lieu mentionnés jusqu'à Pontypool, au lieu des subventions accordées par le chapitre 2 de 1890 et le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 102,400

373. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 12 milles de sa voie depuis l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point sur la rivière Rouge, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

374. Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer de Caraquette à ou près le garage de Pokemouche et allant vers le village de Tracadie, 12 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu, et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, pour quinze milles de chemin entre Montcalm et le chemin de fer Canadien du Pacifique, qui sera payée comme il suit: lors de l'achèvement des dix-huit milles de New-Glasgow à Montcalm et de deux milles sur les quinze milles de Montcalm au chemin de fer Canadien du Pacifique, un versement proportionnel à la valeur des dix milles sur le nombre total de milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, qui sera établie comme il est dit ci-haut, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement des treize milles restants du dit chemin de fer.

Il n'a pas été donné de subventions par le 58-59 Vict. (1895), non plus que par 59 Vict. (1896)

Par l'acte 60-61 Vict., ch. 4, 1897. (*Sanctionné le 29 juin* 1897.)

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprend le montant dépensé jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille piastres au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas les frais d'équipement du chemin de fer, ni le coût des têtes de lignes ou des expropriations de terrains pour le chemin de fer dans aucune cité ou ville incorporée; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins

de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le gouverneur en conseil pourra accorder une subvention de $3,200 par mille pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), qui ne coûteront pas plus en moyenne que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée ; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer n'excédant pas le nombre de milles ci-après mentionné, qui coûteront en moyenne plus que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen du nombre de milles subventionnés qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille :—

375. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York, pour $53\frac{87}{100}$ milles de son chemin entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 des statuts de 1892 ;

376. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 101 milles de son chemin entre Kingston, ou un raccordement avec le Grand Tronc de chemin de fer à Rideau ou quelque autre point près de Kingston, et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892 ;

377. Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du Pacifique Canadien à ou près Welsford ou Westfield, ou entre ces deux points, jusqu'à Gagetown, dans le comté de Queen, Nouveau-Brunswick, n'excédant pas 30 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890 ;

378. A la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 50 milles de son chemin depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer d'Ontario et Québec, au lieu des subventions accordées par le chapitre 5 de 1892 ;

379. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité du 62e mille subventionné, dans la direction du Désert, au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1894 ;

380. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour 9 milles de son chemin, pour couvrir une erreur dans le calcul de la distance entre Montcalm et Saint-Tite ;

381. A la Compagnie du chemin de fer de Saint-Gabriel de Brandon et de Sainte-Emélie-de-l'Energie, pour 15 milles de son chemin entre Saint-Gabriel et Sainte-Emélie-de-l'Energie, et 5 milles depuis un point sur la ligne-mère jusqu'à Saint-Jean-de-Matha, faisant en tout 20 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

382. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 15 milles de son chemin depuis la station Chipman jusqu'aux houillères de Newcastle, comté de Queen, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

383. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive du Golfe, pour $5\frac{1}{2}$ milles de son chemin depuis l'extrémité de la section subventionnée jusqu'à Tracadie et de là jusqu'à la Grande-Tracadie, Nouveau-Brunswick ;

384. Pour un chemin de fer depuis Campbellton, sur le chemin de fer Intercolonial, vers Grand-Falls, Nouveau-Brunswick, distance de 20 milles, commençant à Campbellton, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

385. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac au Pacifique, pour $7\frac{1}{2}$ milles de son chemin entre Hull et Aylmer. au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890 ;

386. A la Compagnie chemin de fer de Schomberg à Aurora, pour 15 milles de son chemin, à partir d'nn point sur le Grand-Tronc de chemin de fer entre King et Newmarket, jusqu'à Schomberg, dans la province d'Ontario ;

387. A la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour $3\frac{50}{100}$ milles de son chemin à partir du terminus actuel, en passant par Tilsonburg, jusqu'au chemin de fer Michigan-Central, dans la province d'Ontario ;

388. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 52 milles de son chemin, à partir du point d'intersection du chemin de fer de Jonction du Pacifique-Nord, jusqu'à 55 milles à l'ouest de la baie de Barry, et aussi pour 4 milles de son chemin de fer de l'île Parry.

389. A la Compagnie du chemin de fer de Pembrooke-Sud, pour 20 milles de son chemin à partir de Pembrooke jusqu'au lac Golden, dans la province d'Ontario ;

390. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Rivière-La-Pluie, pour 80 milles de son chemin, depuis le chemin de fer Port-Arthur, Duluth et l'Ouest jusqu'au lac La Pluie, dans la province d'Ontario ;

391. A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest, pour 7 milles de son chemin, commençant à un point à ou près la gare de Caradoc, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et s'étendant jusqu'à la ville de Strathroy ;

392. A la Compagnie des Carrières et du chemin de fer de Philipsburg, pour $\frac{66}{100}$ de mille de son chemin, à partir de l'extrémité de la section subventionnée jusqu'au quai de l'Etat à Philipsburg ;

393. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 1 mille de son chemin entre Johnson et la station de Saint-Grégoire, dans la province de Québec ;

394. A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack, pour $13\frac{1}{2}$ milles de son chemin entre Beauharnois et Caughnawaga, dans la province de Québec ;

395. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée Est du Richelieu, pour 24 milles de son chemin entre Iberville et Saint-Thomas, frontière du comté de-Missisquoi, dans la province de Québec ;

396. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement du Portage-du-Fort à Bristol, pour 15 milles de son chemin jusqu'à un point situé à ou près Shawville, dans le comté de Pontiac ;

397. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près la jonction de Windsor, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant à Musquodoboit, en haut, pour une distance de 40 milles ;

398. A la Compagnie du chemin de fer de Saint-Stephen à Milton, pour $1\frac{14}{100}$ mille de son chemin de Milton à Saint-Stephen, dans la province du Nouveau-Brunswick ;

399. Pour un chemin de fer entre Sunny-Brae et Country-Harbour, et entre un point à ou près Country-Harbour Cross-Roads et Guysboro, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 65 milles ;

400. Pour un chemin de fer partant de Hawkesbury, Nouvelle-Ecosse, et allant à Port-Hood et Broad-Cove, 53 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

401. Pour un chemin de fer partant d'un point situé sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse, et allant à la ville de Liverpool *via* le village de Caledonia, ou allant au village de Caledonia *via* Liverpool, ou pour toute partie de ce chemin, la distance entière n'excédant pas 62 milles ;

402. Pour un chemin de fer partant d'Indian-Garden, sur la ligne du chemin de fer mentionné en dernier lieu, et allant à Shelburne, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 35 milles ;

403. A la Compagnie du chemin de fer de la Côte de la Nouvelle-Ecosse, pour 51 milles de son chemin entre Yarmouth et Port-Clyde, dans la province de la Nouvelle-Ecosse ;

404. Pour un chemin de fer partant de la station de Brookfield, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant à Eastville, 30 milles ;

405. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour 35 milles de sa voie depuis Saint-Jérôme, dans la province de Québec, jusqu'à Hawkesbury, dans la province d'Ontario ;

406. A la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond, pour 42½ milles de sa voie depuis Moose-Park jusqu'à la rivière Chaudière ; pourvu que le montant de la dite subvention soit remboursé au gouvernement du Canada dans le cas où le chemin de fer de la compagnie entre Sainte-Rosalie et la rivière Chaudière serait acheté ou affermé pour un nombre d'années par le gouvernement.

3. Le Gouverneur en conseil pourra accorder les subventions ci-après mentionnées aux compagnies de chemins de fer et pour aider à la construction des chemins de fer aussi ci-après mentionnés, savoir :—

407. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour 67 milles de son chemin entre Montcalm et sa jonction avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, dans le voisinage de la rivière Saint-Maurice, la balance impayée des subventions accordées par le chapitre 2 de 1883 et le chapitre 4 de 1894, entre ces points, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité $182,400

408. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac au Pacifique, pour 85 milles de son chemin entre Aylmer et Pembroke ; aussi pour la construction d'un pont sur l'Ottawa, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1894, et par le chapitre 4 de 1894, n'excédant pas $114,272

409. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour 62 milles de son chemin, à partir de Hull en gagnant le Désert, dans la province de Québec, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, n'excédant pas en totalité $35,872

410. A la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, une subvention pour la reconstruction et l'agrandissement du pont Victoria, sur le fleuve Saint-Laurent, à Montréal, 15 pour 100 du montant qui y sera dépensé, n'excédant pas $300,000

411. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Montfort, pour 33 milles de son chemin, entre la jonction de Montfort et Arundel, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $2,000 par mille, et n'excédant pas en totalité $66,000

412. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, la balance impayée de la subvention pour les 5 derniers milles du chemin de fer de la compagnie, le terminus oriental devant être soit au village de Bancroft, soit à quelque point près du chemin d'Hastings, dans le township de Herschell, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, n'excédant pas en totalité 16,000

413. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière Ottawa près de Hawkesbury, 15 pour 100 sur le montant dépensé pour la dite construction, n'excédant pas 52,500

414. Pour un pont de chemin de fer et de trafic sur la rivière Ottawa à la Pointe Nepean, entre la cité d'Ottawa et la cité de Hull, 15 pour 100 sur le montant dépensé pour la dite construction, n'excédant pas 112,500

4. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil,

payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

5. L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

6. Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu.

7. Toute compagnie recevant une subvention, ainsi que mentionné plus haut, excédant $3,200 par mille, sera tenue de transporter gratuitement, sur la partie du chemin de fer subventionnée, les malles de Sa Majesté pendant une période de dix ans.

Par l'acte spécial 60-61 Vic., chap. 5, 1897. (*Sanctionné le 29 juin 1897.*)

1. Sauf les conditions ci-après mentionnées, le gouverneur en conseil pourra donner à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention pour aider à la construction d'un chemin de fer entre Lethbridge, dans le district d'Alberta, passant par la Passe du Nid-de-Corbeau et Nelson, dans la Colombie-Britannique (lequel chemin de fer est ci-après appelé "la ligne du Nid-de-Corbeau"), à concurrence de onze mille piastres par mille, mais ne dépassant pas en totalité la somme de trois millions six cent trente mille piastres, payable par versements lors de l'achèvement de chaque section du dit chemin de fer d'une longueur de pas moins de dix milles, et le reliquat lors de l'achèvement de tout le chemin de fer ; pourvu qu'il soit d'abord passé un contrat entre Sa Majesté et la compagnie, sous telle forme que le gouverneur en conseil jugera à propos, contenant des stipulations à l'effet suivant savoir :—

De la part de la compagnie :

(*a.*) Que la compagnie construira ou fera construire le dit chemin par telle route, et suivant tels plans et devis, et dans tels espace de temps, qui seront stipulés au dit contrat, et, lorsqu'il sera terminé, qu'elle l'exploitera à perpétuité ;

(*b.*) Que la dite ligne de chemin de fer sera construite à travers la ville de Macleod, et qu'une gare y sera établie, à moins que la compagnie ne démontre au gouverneur en conseil qu'il existe de bonnes raisons pour construire le chemin en dehors des limites de la dite ville, dans lequel cas la dite ligne de chemin de fer sera tracée et la gare établie à une distance d'au plus cinq cents verges des limites de la dite ville ;

(*c.*) Qu'aussitôt que le dit chemin sera ouvert au trafic jusqu'au lac Kootenay, les tarifs et péages locaux sur ce chemin de fer et sur tout autre chemin de fer employé en correspondance avec lui et aujourd'hui ou à l'avenir possédé ou affermé par la compagnie ou exploité pour son compte, au sud de la ligne-mère de la compa-

gnie, dans la Colombie-Britannique, aussi bien que les tarifs et péages entre tout point de cette ligne ou de ces lignes de chemins de fer et tout point de la ligne-mère de la compagnie dans tout le Canada, ou de tout autre chemin de fer possédé ou affermé par la compagnie, ou exploité pour son compte, y compris ses lignes de bateaux à vapeur dans la Colombie-Britannique, seront au préalable approuvés par le gouverneur en conseil ou par une commission de chemin de fer, si cette commission est et lorsqu'elle sera établie par la loi, et ils seront en tout temps et de temps à autre sujets ensuite à revision et contrôle de la manière susdite ;

(*d.*) Qu'une réduction sera faite dans les prix et péages généraux de la compagnie tels qu'aujourd'hui, ou tels que contenus dans son tarif de fret actuel, quels que soient ceux qui sont maintenant les plus bas, par charge de wagon ou autrement, sur les espèces de marchandises ci-dessous mentionnées, allant vers l'ouest, depuis et y compris Fort-William et tous les points à l'est de Fort-William sur le chemin de fer de la compagnie, jusqu'à tous les points à l'est de Fort-William sur la ligne-mère de la compagnie, ou sur toute ligne de chemin de fer dans tout le Canada possédée ou affermée par la compagnie ou exploitée pour son compte, soit que les expéditions se fassent entièrement par chemin de fer, ou par eau et chemin de fer, cette réduction devant s'élever aux proportions respectives suivantes, savoir :—

Sur tous les fruits verts et frais, 33⅓ pour 100 ;

Huile de charbon, 20 pour 100 ;

Cordage et ficelle d'engerbage, 10 pour 100 ;

Instruments aratoires de toutes sortes, montés ou démontés, 10 pour 100 ;

Fer, y compris le fer en barres et en bandes, la tôle du Canada, la tôle galvanisée, en feuilles, les tuyaux, ajustages de tuyaux, clous, carvelles et fers à cheval, 10 pour 100 ;

Vitres, 10 pour 100 ;

Fils métalliques de toutes sortes, 10 pour 100 ;

Papiers pour les fins de construction et toitures, 10 pour 100 ;

Feutre pour toitures, boîtes et emballage, 10 pour 100 ;

Bestiaux, 10 pour 100 ;

Ustensiles en bois, 10 pour 100 ;

Meubles de ménage, 10 pour 100.

Et qu'aucun prix plus élevé que ces prix ou péages réduits ne sera à l'avenir exigé par la compagnie sur aucune de ces marchandises qui seront transportées par la compagnie entre les points susdits ; ces réductions devant prendre effet le ou avant le premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-huit ;

(*e.*) Qu'il sera fait une réduction dans les prix du fret actuels de la compagnie sur le grain et la farine, depuis tous les points de sa ligne-mère, de ses embranchements ou correspondances, à l'ouest de Fort-William, jusqu'à Fort-William et Port-Arthur et à tous points à l'est, de trois centins par cent livres, effectuée de la manière suivante : un centin et demi par cent livres le ou avant le premier jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, et un centin et demi de plus par cent livres, le ou avant le premier jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-dix-neuf ; et qu'aucun prix plus élevé que ces prix ou péages réduits ne sera exigé sur ces marchandises après les dates mentionnées, à partir des points susdits ;

(*f.*) Que le comité des chemins de fer du Conseil privé pourra accorder des droits de circulation sur la dite ligne de chemin de fer et tous ses embranchements et correspondances, ou sur aucune de leurs parties, et sur toutes les lignes de chemins de fer maintenant ou à l'avenir possédées ou affermées par la compagnie ou exploitées pour son compte, dans la Colombie-Britannique, au sud de la ligne-mère du chemin de fer de la compagnie, et l'usage nécessaire de ses voies, gares et terrains de gares, à toute autre compagnie faisant cette demande, à telles conditions que ce comité pourra établir et fixer, et selon les dispositions de l'*Acte des chemins de fer* ou de tous autres actes généraux relatifs aux chemins de fer que le parlement pourra de temps à autre adopter ; mais rien dans le présent sera censé impliquer que ces droits de circulation ne pourraient pas être ainsi accordés sans la disposition spéciale contenue au présent ;

(*g.*) Que le dit chemin de fer, lorsqu'il sera construit, ainsi que cette partie du chemin de fer de la compagnie comprise entre Dunmore et Lethbridge, et toutes les lignes

de chemins de fer, embranchements, correspondances et prolongements dans la Colombie-Britannique, au sud de la ligne-mère de la compagnie dans la Colombie-Britannique, seront soumis aux dispositions de l'*Acte des chemins de fer* et de tous autres actes généraux relatifs aux chemins de fer que le parlement pourra de temps à autre adopter;

(*h.*) Que si la compagnie ou toute autre compagnie avec laquelle elle aura fait quelque convention à ce sujet, vient, à raison de la construction du dit chemin ou d'aucune de ses parties, tel que stipulé dans la dite convention, à avoir droit d'obtenir et obtient des terres à titre de subvention de la part du gouvernement de la Colombie-Britannique, alors ces terres, en en exceptant celles qui, d'après l'opinion du directeur de la Commission géologique du Canada (exprimée par écrit), seront des terres houillères, seront vendues au public par la compagnie ou par telle autre compagnie, conformément aux règlements, et à des prix n'excédant pas ceux prescrits de temps à autre par le gouverneur en conseil, en tenant compte des règlements provinciaux alors existants et pouvant s'y appliquer,—l'expression " terres " comprenant tous les minéraux et le bois qui s'y trouvent, et dont on disposera comme susdit, soit avec ou sans le terrain, selon que le gouverneur en conseil le prescrira;

(*i.*) Que si la compagnie ou toute autre compagnie avec laquelle elle aura fait quelque convention à ce sujet vient, à raison de la construction du dit chemin ou d'aucune de ses parties, tel que stipulé dans la dite convention, à avoir droit d'obtenir et obtient à titre de subvention de la part du gouvernement de la Colombie-Britannique, des terres qui, d'après l'opinion du directeur de la Commission géologique du Canada (exprimée par écrit), seront des terres houillères, alors la compagnie fera transférer à la Couronne, pour l'avantage du Canada, une partie de ces terres jusqu'à concurrence de cinquante mille acres, ces terres devant avoir une valeur égale par acre, comme terres à houille, au reste de ces terres,—les dites cinquante mille acres devant être choisies par Sa Majesté d'une manière juste et équitable que déterminera le gouverneur en conseil; et elles seront dès lors possédées ou vendues, ou il en sera autrement disposé par Sa Majesté, selon qu'Elle le jugera convenable, à telles conditions, s'il en impose, que prescrira le gouverneur en conseil dans le but d'assurer un approvisionnement de houille suffisant et convenable au public, à des prix raisonnables, n'excédant pas deux piastres par tonne de deux mille livres, livrée sans frais sur les wagons aux mines:

Et de la part de Sa Majesté, de payer la dite subvention par versements comme susdit.

2. La compagnie sera tenue de remplir le dit contrat sous tous rapports, et pourra faire tout ce qui sera nécessaire à cet effet.

3. Afin de faciliter les arrangements financiers qui permettront à la compagnie de terminer le chemin de fer comme susdit, sans retards, et d'acquérir et annexer à son réseau le chemin de fer de Dunmore à Lethbridge, ci-après appelé " l'embranchement d'Alberta ", lequel, en vertu du chapitre trente-huit des statuts de 1893, elle exploite maintenant à titre de locataire, et qu'elle est convenue d'acheter, la compagnie pourra émettre des obligations qui deviendront une première charge et un gage sur l'embranchement d'Alberta et la ligne du Nid-de-Corbeau, et qui seront exclusivement garanties par ces lignes, de la même manière et au même effet que si ces deux voies ferrées qui doivent être ainsi annexées à son réseau étaient construites par la compagnie comme embranchements de son chemin de fer, au sens du premier article du chapitre cinquante et un des statuts de 1888, et le dit article s'y appliquera en conséquence, ce premier gage devant être subordonné au paiement du prix d'achat de l'embranchement d'Alberta, ainsi qu'il est stipulé dans la dite convention de l'acheter.

Par l'acte 62-63 Vic., ch. 7 *(Sanctionné le 11 août 1899)* :—

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " coût " signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprend le montant dépensé, jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille piastres au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas les frais d'équipement du chemin de fer, ni le coût des têtes de

lignes ou des expropriations de terrains pour le chemin de fer dans aucune cité ou ville incorporée ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le gouverneur en conseil pourra accorder une subvention de $3,200 par mille, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins fer ci-dessous mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), qui ne coûteront pas plus en moyenne que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée ; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemins de fer n'excédant pas le nombre de milles ci-après mentionné, qui coûteront en moyenne plus que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille :—

415. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour un prolongement de sa ligne à partir de, à, ou près Coe Hill ou la station de Rathbun, sur la ligne de la compagnie, jusqu'à ou près Bancroft, n'excédant pas 21 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892 ;

416. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour un chemin de fer entre Montcalm et la jonction de Saint-Tite, sur le chemin de fer des Basses-Laurentides, Québec, n'excédant pas 53½ milles ; et pour un embranchement depuis sa ligne-mère jusqu'aux chutes de Shawinigan, Québec, n'excédant pas 6½ milles ;

417. A la Compagnie de chemin de fer et de carrières de Phillipsburg, pour une erreur en moins dans le prolongement de son chemin de fer à partir d'un point sur la ligne de la compagnie à ou près l'extrémité de la section subventionnée, jusqu'au quai de l'Etat à Philipsburg, Québec, n'excédant pas $\frac{66}{100}$ de mille ;

418. A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest, pour une ligne à partir de Strathroy, Ontario, *via* Adelaïde et Arkona, soit jusqu'à Forest, Tedford ou Park-Hill, n'excédant pas 24 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

419. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour une ligne de chemin de fer à partir de Frédéricton, dans le comté d'York, Nouveau-Brunswick, jusqu'à Woodstock, dans le comté de Carleton, n'excédant pas 59 milles ;

420. Pour un chemin de fer depuis Port-Hawkesbury, sur le détroit de Canso, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à St-Peters, n'excédant pas 30 milles ;

421. Pour un chemin de fer depuis Windsor, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Truro, *via* le township de Clifton, n'excédant pas 58 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 :

422. Pour un chemin de fer depuis un point à ou près la station de Brookfield, Nouvelle-Ecosse, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Eastville, n'excédant pas 25 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897 ;

423. Pour un chemin de fer depuis la station de Cross-Creek, sur le chemin de fer Oriental du Canada, jusqu'au village de Stanley, Nouveau-Brunswick, n'excédant pas 6 milles ;

424. Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi jusqu'à Stottville, ou quelque point sur le chemin de fer Delaware et Hudson (Grand-Tronc), dans la paroisse de Saint-Paul de l'Ile-aux-Noix, n'excédant pas 19 milles ;

425. Pour un chemin de fer entre Pontypool et Bobcaygeon, *via* Lindsay, Ontario, n'excédant pas 40 milles ;

426. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac du Pacifique, pour un chemin de fer depuis Aylmer jusqu'à Hull, Québec, n'excédant pas 9 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897 ;

427. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement du Portage-du-Fort à Bristol, pour un embranchement depuis un point sur le chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, au village ou près du village de Quyon, vers le village du Portage-du Fort, Québec, n'excédant pas 15 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897 ;

428. A la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-d'Orford, pour un embranchement de sa ligne depuis un point entre Lawrenceville et Eastman jusqu'à Waterloo, n'excédant pas 13 milles ;

429. A la Compagnie du chemin de fer de Atlantique et Lac-Supérieur, pour un prolongement de son chemin de fer depuis Caplan jusqu'à Paspébiac, Québec, n'excédant pas 30 milles ;

430. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour un chemin de fer depuis la jonction de Saint-Robert jusqu'à Sorel, 6½ milles (cette subvention devant être payée seulement au cas où des droits raisonnables de circulation sur le chemin de fer du Sud-Est, entre les deux points ci-dessus mentionnés, ne seraient pas accordés à la compagnie en premier lieu mentionnée à des conditions approuvées par le comité des chemins de fer du Conseil privé), et depuis Mont-Johnson jusqu'à la station de Saint-Grégoire, 1 mille, n'excédant pas en tout 7½ milles ;

431. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à la ville de Liverpool, *via* le village de Calédonia, ou jusqu'au village de Calédonia *via* Liverpool, ou pour toute partie de ce chemin, la distance totale n'excédant pas 62 milles ;

432. Pour un chemin de fer depuis Indian-Gardens, comté de Queen, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Shelburne, dans la dite province, distance de 35 milles ;

433. La subvention à laquelle a droit la Compagnie du chemin de fer d'Ontario à la Rivière La Pluie, aux termes du chapitre 4 de 1897, sera de $6,400 par mille pour les 80 milles mentionnés au dit acte, n'excédant pas en tout $512,000 ;

434. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté, pour les prolongements, embranchements ou additions à son réseau qui permettront à la dite compagnie de raccorder ses lignes ferrées ou ses lignes de raccordement avec les mines de fer ou autres, ou les exploitations minérales ou forestières, dans les comtés de Peterborough, Northumberland, Hastings, Lennox et Addington, Frontenac ou Leeds, payable par versements déterminés par la longueur de chacun des dits prolongements, embranchements ou additions, suivant le cas, au lieu de la partie de la balance impayée de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Napanee et Occidental, par le chapitre 5 de 1892, mais n'excédant pas $3,200 par mille pour 10 milles, et ne dépassant pas en totalité $32,000 ;

435. A la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac-Saint-Jean, pour 12 milles de son chemin de fer depuis le terminus de sa ligne en eau profonde, sur l'embranchement de Chicoutimi, jusqu'à la Baie des Ha ! Ha !, au lieu de la subvention accordée pour les 12 milles mentionnés au chapitre 4 de 1894 ;

436. Pour une ligne de chemin de fer depuis Hawkesbury, Ontario, jusqu'à South-Indian, n'excédant pas 35 milles ;

437. Pour un chemin de fer depuis le Saut-Sainte-Marie, Ontario, vers la rivière et le port de Michipicoton, et vers la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, n'excédant pas 40 milles ;

438. Pour une ligne d'embranchement depuis la ligne-mère du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound jusqu'à la ville de Parry-Sound, Ontario, n'excédant pas 5 milles ;

439. Pour un chemin de fer depuis le village d'Haliburton, *via* le village de Whitney, vers la ville de Mattawa, Ontario, n'excédant pas 20 milles ;

440. Pour un prolongement du chemin de fer de Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, depuis Tilsonburg jusqu'à Ingersoll ou Woodstock, Ontario n'excédant pas 28 milles ;

441. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, depuis la jonction de Sorel, le long de la rive sud, jusqu'à Lotbinière, Québec, distance n'excédant pas 82 milles ;

442. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, pour un prolongement de son chemin de fer jusqu'à Stanstead-Plain, Québec, n'excédant pas 2½ milles ;

443. Pour un chemin de fer de Port-Hawkesbury, sur le détroit de Canso, à l'Anse au Caribou (Nouvelle-Ecosse), distance de 10 milles ;

444. Pour un chemin de fer allant de Fort-Frances, Ontario, vers l'ouest jusqu'à un endroit situé à ou près l'embouchure de la rivière La Pluie, distance n'excédant pas 70 milles ;

445. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour un prolongement de sa ligne de chemin de fer depuis les houillères de Newcastle jusqu'à Gibson, Nouveau-Brunswick, distance n'excédant pas 30 milles ;

446. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, pour un chemin de fer à partir d'un endroit sur la ligne actuelle du chemin de fer le Grand-Nord de Winnipeg, au nord de la rivière du Cygne, jusqu'à Prince-Albert, Territoires du Nord Ouest, distance n'excédant pas 100 milles ;

447. Pour un chemin de fer à partir du voisinage de la station d'Antler, allant jusqu'à un endroit près de la montagne de l'Orignal, Manitoba, distance n'excédant pas 50 milles.

448. Pour un chemin de fer allant de Sunnybree à Country-Harbour, et d'un endroit situé à ou près Country-Harbour-Cross-Roads à Guysboro, Nouvelle-Ecosse, pour remédier à l'inexactitude du nombre de milles mentionné comme distance entre ces endroits dans la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897, la distance supplémentaire n'excédant pas 15 milles ;

449. Pour un chemin de fer de Port-Clyde vers Lockeport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance n'excédant pas 20 milles ;

450. Pour un chemin de fer allant d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près Halifax, vers le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenbourg, n'excédant pas 20 milles ;

451. Pour un chemin de fer allant de Labelle, dans la province de Québec, dans la direction du Nord-Ouest, jusqu'à Nominingue, par la voie de Notre-Dame-de-l'Annonciation, distance n'excédant pas 22 milles ;

452. Pour un chemin de fer d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, à Meaford, n'excédant pas 21 milles ;

453. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour sa ligne de chemin de fer à travers la ville de Hull, Québec, n'excédant pas 4 milles ;

454. A la Compagnie du chemin de fer d'Alberta-Ouest, allant d'un endroit sur la frontière des Etats-Unis à l'ouest du rang 27, dans une direction nord-ouest vers Anthracite, dans le district d'Alberta, distance n'excédant pas 50 milles ;

455. A la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique, pour un chemin de fer allant de la ville de South-Edmonton, Territoires du Nord-Ouest, à North-Edmonton, et de là dans une direction ouest vers la passe de la Tête-Jaune, distance n'excédant pas 50 milles.

456. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et l'Ouest, en sus des 20 milles subventionnés par le chapitre 4 de 1897, et en continuation depuis l'extrémité ouest des dits 20 milles vers la rivière Saint-Jean, nouvelle distance ne dépassant pas 15 milles ; et pour le chemin de fer de la compagnie allant d'un endroit sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, à ou près les Grandes-Chutes ou Saint-Léonard, ou entre les Grandes-Chutes et Saint-Léonard, et dans la direction est vers Campbellton, le dit endroit devant être approuvé par le Gouverneur en conseil, distance de 12 milles, le tout n'excédant pas 27 milles ;

457. Pour un chemin de fer prolongeant l'embranchement sur Saint-François du chemin de fer de Témiscouata, jusqu'à l'embouchure de la rivière Saint-François, distance n'excédant pas 3 milles ;

458. A la Compagnie du chemin de fer Oriental du Canada, pour une ligne de chemin de fer partant de Nelson, Nouveau-Brunswick, et se reliant à la ligne-mère de la compagnie allant à Chatham, pour compléter le raccordement de Nelson à la dite ligne-mère, n'excédant pas en tout 2¼ milles ;

459. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté, pour prolonger la ligne de la compagnie vers l'ouest à partir d'un point sur ou près le chemin de borne de Richmond, près de Deseronto, sur une distance n'excédant pas 2 milles ; aussi, pour un prolongement de la ligne de la compagnie, à partir de son terminus actuel à Tweed, dans une direction nord, sur une distance de 2 milles, et pour un prolongement de la ligne de la compagnie depuis l'extrémité des deux derniers milles mentionnés, dans une direction nord, n'excédant pas 3 milles,—en tout, 7 milles,—ces subventions devant être payables pour chacune des sections mentionnées quand chacune de ces sections sera terminée ;

460. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Northern, pour une prolongation de sa ligne depuis son terminus actuel à Iron-Mines, dans une direction nord-ouest, sur une distance n'excédant pas 5 milles ; et aussi pour une prolongation du chemin de fer de la compagnie vers le sud, depuis son terminus sud actuel jusqu'à la jonction de l'Ontario Central et du chemin de fer Canadien du Pacifique, distance n'excédant pas 2 milles ; mais la subvention en dernier lieu mentionnée pour les dits 2 milles de chemin de fer ne sera pas accordée dans le cas où le comité des chemins de fer du Conseil privé trouvera que la compagnie peut obtenir des droits de circulation suffisants, à des conditions raisonnables, sur cette partie de la ligne du chemin de fer Ontario-Central entre l'extrémité actuelle du chemin de fer Ontario, Belmont et Northern et la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à la jonction de l'Ontario-Central,—ces subventions devant être payables pour chacune des sections mentionnées quand chacune de ces sections sera terminée ;

461. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer *Pembroke Southern* à ou près Golden-Lake, Ontario, vers un point sur le chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, à ou près Bancroft, n'excédant pas 20 milles ;

462. Pour une ligne de chemin de fer depuis Paspébiac, Québec, jusqu'à Gaspé, dans la dite province, n'excédant pas une distance de 82 milles ;

463. A la Compagnie de chemin de fer du Lac-Erié et Riviére-Détroit, pour une ligne de chemin de fer depuis Ridgetown, Ontario, jusqu'à Saint-Thomas, dans la dite province, distance n'exédant pas 44 milles,—cette subvention ne devant être payée que dans le cas où l'on n'accorderait pas à la compagnie en premier lieu mentionnée des droits de circulation suffisants sur le chemin de fer du Sud du Canada, entre les deux points ci-dessus nommés, à des conditions qui devront être approuvées par le comité des chemins de fer du Conseil privé ;

464. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour la construction d'embranchements depuis la ligne-mère de la compagnie jusqu'à la mine de fer à Bluff-Point et jusqu'à la mine Martele, dans le comté de Renfrew, n'excédant pas 5 milles ;

465. Pour un chemin de fer depuis le village de Parry-Sound, en allant vers le nord, jusqu'à Sudbury, n'excédant pas 20 milles.

3. Le Gouverneur en conseil pourra accorder les subventions ci-après memtionnées aux compagnies de chemins de fer et pour aider à la construction des chemins de fer aussi ci-après mentionnés, savoir :—

466. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Rivière-La-Pluie, pour un chemin de fer depuis un point à une distance de 80 milles à l'ouest de la station Stanley, sur le chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et l'Ouest, jusqu'à Fort-Frances, sur une distance de 140 milles, à $6,400 par mille, n'excédant pas en totalité..... $896,000 00

467. A la Compagnie du pont de Québec, pour la construction d'un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent, au bassin de la Chaudière, près de Québec, un million de piastres, duquel montant il pourra être payé 40 pour 100 sur les estimations mensuelles approuvées par les ingénieurs de l'Etat, des matériaux livrés et de l'ouvrage fait..... $1,000,000 00

468. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, pour la restoration et le renouvellement du pont de chemin de fer sur la rivière Yamaska, à Yamaska, Québec..... $50,000 00

469. Pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Richelieu à Sorel, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas..... 35,000 00

470. Pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Saint-François, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas. 50,000 00

471. Pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Nicolet, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas.... 15,000 00

472. A la Compagnie du chemin de fer Mildland (à responsabilité limitée), pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Shubenacadie, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas..... 33,750 00

473. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Saint-Maurice, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas..... 16,425 00

474. Aussi, pour aider à la construction d'un pont sur la rivière du Loup, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas..... 15,000 00

475. Aussi, pour aider à la construction d'un pont d'acier et d'un viaduc sur la rivière Maskinongé, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ces travaux, n'excédant pas..... 15,000 00

4. Les subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Rivière-La-Pluie, à la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique, sont accordées à la condition, et si elles sont reçues et payées en vertu de l'autorité du présent acte aux compagnies ci-dessus mentionnées respectivement, elles seront reçues à condition qu'en aucun temps les dites compagnies ne se fusionneront, et qu'aucune d'entre elles ne fusionnera ou n'affermera sa ligne ou ses lignes à aucune compagnie autre que celles mentionnées dans le présent article, sauf celles qui pourraient avoir été autorisées par le parlement; et qu'aucun des dits chemins de fer ne sera affermé ni exploité par aucune autre compagnie, ni qu'aucune des dites compagnies ne fera de convention pour établier un fonds commun ou former une masse de ses recettes avec celles d'aucune autre compagnie de chemin de fer; et tout bail, toute fusion ou convention de ce genre sera absolument nul, excepté en tant que cette convention s'étendra aux arrangements de trafic et de circulation qui auront été approuvés par le Gouverneur en conseil.

5. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain, et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépassser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention

que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

6. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, seront subordonnées à la condition que le gouverneur en conseil pourra en tout temps assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille ; et le gouverneur en conseil aura en tout temps le contrôle absolu des tarifs de péages à prélever et imposer par ces compagnies ou chacune d'elles, sur tous ou chacun des chemins de fer par le présent subventionnés.

7. Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu.

8. Toute compagnie recevant une subvention en vertu du présent acte, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou corporation qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou partie d'un chemin de fer subventionné par le présent acte, seront tenus de fournir chaque année au gouvernement du Canada des moyens de transport pour les hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour le service postal ; et ce transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par le gouverneur en conseil ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement sera crédité par la compagnie pour une somme égale à trois pour cent par année sur le montant de la subvention reçue par la compagnie en vertu du présent acte.

9. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possédera ou exploitera quelqu'un des dits chemins de fer devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

Par l'acte 63-64 Vic., ch. 8 (1900). (*Sanctionné le 18 juillet 1900*).

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " coût " signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprend le montant dépensé, jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille piastres au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas les frais d'équipement du chemin de fer, ni le coût des têtes de lignes ou des expropriations de terrains pour le chemin de fer dans aucune cité ou ville incorporée ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le gouverneur en conseil pourra accorder une subvention de $3,200 par mille, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous men-

tionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), qui ne coûteront pas plus en moyenne que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée ; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemins de fer n'excédant pas le nombre de milles ci-après mentionné, qui coûteront en moyenne plus que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille :—

476. Pour un chemin de fer depuis un point à ou près la jonction du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa et du Grand-Tronc jusqu'au village de Minden, dans le comté d'Haliburton, Ontario, n'excédant pas 12 milles.

477. A la Compagnis du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest, pour une voie ferrée, commençant à un point à ou près la station de Caradoc, sur la ligne du Pacifique Canadien, et se rendant à la ville de Strathroy, Ontario, n'excédant pas 7 milles.

478. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer du Sud de Pembroke à ou près Golden-Lake, vers un point sur le chemin d'Irondale, Bancroft et Ottawa à ou près Bancroft, Ontario, pour le nouveau prolongement de ce chemin dans une direction ouest à partir du terminus ouest des 20 milles subventionnés par le chapitre 4 de 1897, pour une distance n'excédant pas 20 milles.

479. A la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma, pour 25 milles de sa voie ferrée depuis son terminus au havre de Michipicoton, lac Supérieur, vers la ligne-mère du Pacifique Canadien, et pour un autre prolongement de la voie ferrée de cette compagnie depuis le Saut-Sainte-Marie vers la rivière et le havre de Michipicoton, Ontario, dans la direction de la ligne-mère du Pacifique Canadien, 25 milles en tout, n'excédant pas 50 milles.

480. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour un nouveau prolongement de sa voie depuis Bancroft ou son voisinage jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique Canadien entre Whitney et Barry's-Bay, Ontario, n'excédant pas 20 milles.

481. A la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord, pour une voie ferrée entre Little-Current, sur l'île Manitouline, et Sudbury, Ontario, sur le Pacifique Canadien,—la compagnie s'engageant à ériger un pont entre Little-Current et la terre ferme, le dit pont devant être construit et entretenu de manière à donner toutes facilités convenables, à la satisfaction du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour la circulation gratuite des véhicules et piétons comme sur une route publique,—les travaux devant être commencés et poursuivis à partir de Little-Current et de Sudbury,—une moitié de la subvention étant applicable, à mesure qu'elle sera acquise, aux travaux commençant à Little-Current et poursuivis dans la direction de Sudbury, et une moitié applicable, à mesure qu'elle sera acquise aux travaux commençant à Sudbury et poursuivis dans la direction de Little-Current,—le tracé de la voie ferrée devant croiser l'embranchement sur Saut-Sainte-Marie du chemin de fer Canadien du Pacifique,—n'excédant pas 66 milles.

482. Pour un chemin de fer entre Bracebridge, dans le Muskoka, et un point à ou près de Baysville, Ontario, n'excédant pas 15 milles.

483. Pour un chemin de fer commençant à un point à 20 milles au nord de Parry-Sound et s'étendant de ce point jusqu'à la rivière des Français, Ontario, n'excédant pas 35 milles.

484. Pour un chemin de fer depuis un point à 20 milles au nord-est du village d'Haliburton, *via* le village de Whitney, vers le village de Mattawa, Ontario, n'excédant pas 40 milles.

485. A la Compagnie de Kingston à Pembrooke, pour un chemin de fer d'embranchement jusqu'aux mines de fer dans le township de Bedford, Ontario, n'excédant pas 12 milles.

486. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour un prolongement de sa voie depuis le terminus nord actuel jusqu'à un point à l'est du dit terminus, n'excédant pas 2 milles ;

Et aussi pour un prolongement depuis un point sur le chemin de fer pour le relier au chemin de fer de Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, au chemin de fer de la Baie-de-Quinté, au chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou aux eaux du canal Rideau, le reliquat de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892,—n'excédant pas 9½ milles.

487. Pour un chemin de fer depuis Dyment, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au district minier de New-Klondike, Ontario, n'excédant pas 7 milles.

488. A la Compagnie du chemin de fer Schomberg à Aurora, pour un prolongement de sa ligne depuis son terminus oriental jusqu'à son point sur ou près le lac Bond, Ontario, n'excédant pas 4 milles.

489. A la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue à la Baie de James, pour une voie ferrée depuis la station de North-Bay ou son voisinage, sur la ligne du Pacifique Canadien, dans la direction de la baie de James ou du lac Tamagamingue, Ontario, n'excédant pas 20 milles.

490. Pour aider à la Compagnie du pont de chemin de fer d'Ottawa à New-York, sur le Saint-Laurent, et pour la partie canadienne de ce pont, n'excédant pas $90,000.

491. A la Compagnie du Grand-Tronc du Canada, pour la reconstruction et l'élargissement du pont Victoria sur le Saint-Laurent, province de Québec, en sus du montant reçu par la compagnie à compte de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897, savoir : $270,000, afin de porter la subvention en aide à l'entreprise au chiffre de $500,000, à la condition que les péages exigibles pour la circulation des piétons et voitures sur le pont soient sujets à l'approbation du gouverneur en conseil, n'excédant pas $230,000.

492. Pour un pont de chemin de fer et de trafic sur l'Ottawa à la pointe Nepean, entre la cité d'Ottawa, Ontario, et la cité de Hull, Québec, à la condition que le pont soit construit de manière à donner des facilités convenables, à la satisfaction du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour le passage gratuit des voitures et piétons comme sur un chemin public, en sus des $112,500 déjà accordées,—et nonobstant tout ce que contient le dit acte, la subvention par le présent accordée, ainsi que l'octroi de $112,500 en vertu du chapitre 4 de 1897, seront payés lors de l'achèvement du pont et de ses avenues, sur rapport de cet achèvement par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre,—une somme n'excédant pas $100,000.

493. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, pour prolonger davantage sa voie au nord de la rivière du Cygne jusqu'à Prince-Albert, T. N.-O., en sus de l'octroi accordé par le chapitre 7 de 1899, une nouvelle longueur n'excédant pas 100 milles.

494. Pour un chemin de fer depuis l'extrémité ouest de l'embranchement sur Waskada du chemin de fer Canadien du Pacifique, Manitoba, allant plus à l'ouest, n'excédant pas 20 milles.

495. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer de la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, vers Cardston, Alberta, T.N.-O., pour 30 milles de sa ligne à $2,500 par mille.

496. A la Compagnie du chemin de fer de Kaslo et Lardo-Duncan, pour un chemin de fer depuis le lac Duncan vers Lardo ou le lac La Flèche, Colombie-Britannique, ou depuis Lardo jusqu'au lac La Flèche, n'excédant pas 30 milles.

497. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et l'Ouest, pour le chemin de fer de la compagnie, en sus des 15 milles subventionnés par le chapitre 7 de 1899, sur la section est de la ligne, et en le continuant à partir de l'extrémité ouest des dits 15 milles, une autre distance de 15 milles vers la rivière Saint-Jean ; et pour le dit chemin de fer, en sus des 12 milles subventionnés par le dit chapitre sur la section ouest de la dite ligne, une autre distance, à partir

de son extrémité est, de 15 milles, vers Campbelton, N.-B.,—n'excédant pas 30 milles.

498. Pour une ligne de chemin de fer depuis la Jonction de Saint-Charles, sur l'Intercolonial, vers l'embranchement du chemin de fer de Témiscouata sur Saint-François, Québec, n'excédant pas 45 milles, et depuis l'embouchure de la rivière St. Francis, N.-B., dans une direction ouest vers la Jonction de Saint-Charles, 15 milles, n'excédant pas en totalité 60 milles.

499. Pour une ligne de chemin de fer depuis Bristol, dans le comté de Carleton, N.-B., sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, dans une direction est, n'excédant pas 17 milles.

500. Pour une ligne de chemin de fer depuis Shédiac, comté de Westmoreland, N.-B., jusqu'à Shemogue et vers le Cap Tourmentin, dans le dit comté, n'excédant pas 38 milles.

501. Pour un chemin de fer depuis Lockport, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à la rivière au Sable, ou quelque autre point convenable de raccordement, n'excédant pas 20 milles.

502. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour une voie ferrée en prolongement de la voie de la compagnie dans une direction nord, entre Broadcove et Chéticamp, Cap-Breton, N.-E., n'excédant pas 40 milles.

503. Pour un chemin de fer entre Bridgetown et Victoria-Beach, N.-E., n'excédant pas 30 milles.

504. Pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial, embranchement de Pictou, jusqu'à Kempt-Town, comté de Colchester, N.-E., n'excédant pas 4½ milles.

505. Pour un chemin de fer depuis le lac Brazil, sur le chemin de fer Dominion-Atlantic, jusqu'à Kemptville, N.-E., n'excédant pas 11 milles.

506. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Montfort et de la Gatineau, pour lui permettre de prolonger sa voie ferrée depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships-unis de Preston et Hartwell, province de Québec, n'excédant pas 30 milles.

507. A la Compagnie du chemin de fer de Châteauguay et du Nord, pour une voie ferrée depuis un point dans le quartier d'Hochelaga, Montréal, jusqu'à un point sur le chemin de fer le Grand-Nord, dans ou près la ville de Joliette, passant dans le voisinage de la ville de L'Assomption, Québec, avec un tronçon se rendant dans la dite ville, n'excédant pas 42 milles.

508. A la Compagnie du chemin de fer de Châteauguay et du Nord, pour un pont de chemin de fer à une seule voie, avec deux chaussées de 10 pieds de largeur, pour la circulation gratuite des voitures et des piétons, comme sur un chemin public, entre le Bout-de-l'Ile et Charlemagne, au confluent de l'Ottawa et du Saint-Laurent, $150,000.

509. A la Compagnie du chemin de fer de Châteauguay et du Nord, pour aider à la construction d'un pont sur la rivière du lac Ouareau, $15,000.

510. A la Compagnie du chemin de fer d'Arthabaska, pour une voie ferrée entre Victoriaville et Chester-Ouest, province de Québec, une distance n'excédant pas 12 milles.

511. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour un embranchement à partir de ou près la ville de Joliette et se dirigeant vers Sainte-Emilie, en passant par les paroisses de Sainte-Béatrice et Saint-Jean-de-Matha, n'excédant pas 20 milles.

512. Pour un chemin de fer entre Farnham, province de Québec, et Frelighsburgh et la frontière internationale, n'excédant pas 21 milles.

513. Pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-François, au lieu de la subvention accordée en vertu du chapitre 7 de 1899, à Saint-François-du-Lac, à la condition que le pont, avec ses approches, soit construit de manière à permettre aux municipalités d'en faire usage, d'établir et entretenir une voie convenable pour la circulation gratuite des piétons, voitures et animaux, le dit pon devant être approuvé par le ministre des Chemins de fer et Canaux, $50,000.

514. Pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière Nicolet, à Nicolet, au lieu de la subvention accordée en vertu du chapitre 7 de 1899, $15,000.

515. Pour une ligne de chemin de fer depuis Halifax vers un point sur le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, dans le comté de Lunenburg, en sus et en prolongement des 20 milles subventionnés par le chapitre 7 de 1899, n'excédant pas 20 milles.

3. Les subventions par le présent accordées et toutes autres subventions antérieurement accordées en vertu de quelque acte du parlement encore en vigueur, mais qui n'ont pas été payées en entier, pour aider à la construction de quelque chemin de fer ou pont, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et pourront, à moins qu'il n'y soit formellement autrement pourvu par le présent acte, au choix du gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payées comme il suit :—

(*a*) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise ; ou

(*c*) sur des estimations du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux, attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux faits justifient le paiement d'une somme de pas moins de soixante mille piastres ;

(*d*) Au sujet de (*b*) et (*c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

4. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain, et terminées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

5. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, seront subordonnées à la condition que le gouverneur en conseil pourra en tout temps assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic ou autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille ; et le gouverneur en conseil aura en tout temps le contrôle absolu des tarifs de péages à prélever et imposer par ces compagnies ou chacune d'elles, sur tous ou chacun des chemins de fer par le présent subventionnés.

6. Le gouverneur en conseil pourra stipuler, comme condition de l'octroi des subventions par le présent accordées ou toutes autres subventions antérieurement accordées par un acte du parlement à l'égard desquelles il n'a pas encore été passé de contrat entre Sa Majesté et la compagnie pour la construction du chemin de fer, que la compagnie emploiera pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués en Canada, si ces rails peuvent être obtenus en Canada de qualité convenable et à des termes aussi favorables que d'autres rails peuvent être obtenus, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera juge.

7. Toute compagnie recevant une subvention en vertu du présent acte, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou corporation qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou partie d'un chemin de fer subventionné par le présent acte, seront tenus de fournir, chaque année, au gouvernement du Canada, des moyens de transport pour les hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour le service postal ; et ce transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par le gouverneur en conseil ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année sur le montant de la subvention reçue par la compagnie en vertu du présent acte.

8. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possédera ou exploitera quelqu'un des dits chemins de fer devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

9. L'alinéa 20 de l'article 20 du chapitre 7 des statuts de 1899 est modifié en y insérant après le mot " ferrées ", dans la quatrième ligne, les mots " ou de raccorder les dites lignes ".

10. La subvention accordée par le chapitre 7 des statuts de 1899 pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer sur le Saint-Laurent, au bassin de la Chaudière, près de Québec, sera censée être applicable, quant à un tiers de son montant, à l'infrastructure et aux avenues du pont, et quant aux deux autres tiers, à sa superstructure ; et la dite subvention pourra être payée sur cette base par autorisation du gouverneur en conseil, sur des estimations des travaux exécutés fournies de temps à autre par l'ingénieur en chef des chemins de fer et des canaux de l'Etat, de façon qu'un tiers de cette subvention, et pas plus, puisse être payé à l'égard et lors de l'achèvement de la maçonnerie de l'infrastructure et des avenues du dit pont, un tiers, et pas plus, lorsque les travaux et les matériaux de moitié de la superstructure seront faits et fournis, à l'égard de ces travaux et matériaux, et le tiers restant lors de l'achèvement complet des travaux.

Par l'acte 1. Edouard VII, chapitre VII *(sanctionné le 23 mai 1901.)*

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interpretation différente, l'expression " coût " signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprend le montant dépensé, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas les frais de têtes de lignes ou des expropriations de terrains pour le chemin de fer dans aucune cité ou ville incorporée ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemius de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le Gouverneur en conseil pourra accorder une subvention de $3,200 par mille, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessus mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), qui qui ne coûteront pas plus, en moyenne, que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée ; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemins de fer

n'excédant pas le nombre de milles ci-après mentionné, qui coûteront en moyenne plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $3,400 par mille :—

516. Pour un chemin de fer partant de quelque point sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près New-Glasgow et allant à Country-Harbour, Nouvelle-Ecosse, et partant d'un point à ou près Country-Harbour-Cross-Roads et allant à Guysborough, au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1897, et par le chapitre 7, article 2, alinéa 34, de 1890, n'excédant pas 80 milles.

517. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick, pour une voie ferrée partant d'un point de ou près la Jonction de Saint-Charles ou la Jonction de la Chaudière ou d'un point sur le chemin de fer Central de Québec près de Saint-Anselme, Québec, allant vers le terminus actuel de l'embranchement sur Saint-François du chemin de fer de Témiscouata, Nouveau-Brunswick, n'excédant pas 45 milles,—et pour une voie ferrée partant de l'embranchement de la rivière Saint-François, Nouveau-Brunswick, et allant dans une direction ouest, vers la Jonction de la Chaudière, n'excédant pas 15 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8, article 2, alinéa 23, de 1900 ; aussi pour une voie ferrée en prolongement de l'embranchement sur Saint-François du chemin de fer de Témiscouata jusqu'à l'embouchure de la rivière Saint-François, Nouveau-Brunswick, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7, article 2, alinéa 43, de 1899, n'excédant pas 3 milles, et ne dépassant pas en totalité 63 milles.

518. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal à la Ligne Provinciale, pour une voie ferrée depuis Farnham, Québec, jusqu'à Frelighsburg, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8, article 2, alinéa 37, de 1900, n'excédant pas 19 milles.

519. Pour une voie ferrée depuis un point sur l'Intercolonial à ou près la Jonction de Windsor, jusqu'à Upper-Musquodoboit, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4, article 2, alinéa 23, de 1897, n'excédant pas 40 milles.

520. Pour une voie ferrée depuis Pubnico, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Port-Clyde ou la rivière Clyde, au lieu de la balance non dépensée de la subvention accordée par le chapitre 4, article 2, alinéa 26, de 1897, n'excédant pas 31 milles.

521. A la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Lindsay et Pembroke, pour une voie ferrée depuis le terminus ouest des 20 milles subventionnés par le chapitre 7, article 2, alinéa 47, de 1899, et allant dans une direction ouest vers Bancroft, n'excédant pas 20 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8, article 2, alinéa 3, de 1900 ; aussi entre le terminus les lignes précédemment subventionnées et un point situé à environ 40 milles à l'ouest de Golden-Lake, dans une direction ouest vers Bancroft, n'excédant pas 11 milles et ne dépassant pas en totalité 31 milles.

522. Pour une voie ferrée depuis la station de Chipman, Nouveau-Brunswick, jusqu'à Gibson, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4, de 1897, et par le chapitre 7, article 2, alinéa 31, de 1898, n'excédant pas 45 milles.

523. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour une voie ferrée depuis un point à ou près Point-Tupper, sur l'Intercolonial, jusqu'à Broad-Cove et Chéticamp, Nouvelle-Ecosse, au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1897, par le chapitre 7, article 2, alinéa 29, de 1899, et par le chapitre 8, article 2, alinéa 27, de 1900, n'excédant pas 98 milles.

524. Pour une voie ferrée depuis Caplin jusqu'à Paspébiac, Québec, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7, article 2, alinéa 15, de 1899,—le contrat de subvention devant être conclu avec les syndics ou séquestres en vertu d'une hypothèque de la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supé-

rieur, et devant contenir comme conditions que la subvention, lorsqu'elle aura été acquise, sera payée de la manière suivante :—

1° A la *Hamilton Bridge Works Company*, pour solde des superstructures de ponts sur la dite section du chemin de fer, quand elles auront été fournies et érigées par cette compagnie, une somme n'excédant pas $35,000 ;

2° Pour l'achèvement de la chaussée et des travaux s'y rattachant ;

3° Pour solder les balances en souffrance. au *pro rata*, en règlement de réclamations pour main-d'œuvre, comptes de pension, matériaux et approvisionnements fournis au sujet de la construction de la dite section du chemin de fer, n'excédant pas en totalité 30 milles.

525. A la Compagnie du chemin de fer de Schomberg à Aurora, pour une voie ferrée depuis un point sur la ligne du Grand-Tronc de chemin de fer entre King et Newmarket, Ontario, jusqu'à Schomberg, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897, n'excédant pas 15 milles.

526. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour une voie ferrée depuis l'extrémité du 62ème mille subventionné, dans la direction du Désert, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4, article 2, alinéa 5, de 1897, n'excédant pas 20 milles.

527. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et de l'Ouest, pour sa voie ferrée depuis Campbellton, sur l'Intercolonial, Nouveau-Brunswick, vers les Grandes-Chutes, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4, article 2, alinéa 10, de 1897, n'excédant pas 20 milles.

528. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour 36 milles de sa ligne depuis un point à ou près Shawville, franchissant la rivière Ottawa *viâ* l'île du Calumet, jusqu'à Pembroke, y compris la construction de ponts sur les deux chenaux de l'Ottawa à l'île du Calumet, et dont 14 milles prendront la place de la balance non dépensée de la subvention accordée par le chapitre 4, article 3, alinéa 2, de 1897, n'excédant pas $115,200.

529. A la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord, pour sa voie ferrée depuis un point sur sa ligne entre Sudbury et Little-Current jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Central d'Algoma et de la Baie d'Hudson à ou près la rivière Goulais, en sus et comme nouveau prolongement de son chemin de fer subventionné par le chapitre 8, article 2, alinéa 6, de 1900, une longueur additionnelle n'excédant pas 130 milles.

530. Pour une voie ferrée depuis Grandique-Ferry, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Arichat, n'excédant pas 8 milles.

531. A la Compagnie du chemin de fer Central d'Ontario, pour un nouveau prolongement de sa voie ferrée subventionnée par le chapitre 8, article 2, alinéa 5, de 1900, dans une direction nord, jusqu'à un raccordement avec le chemin de fer Atlantique Canadien à ou près Whitney, Ontario, n'excédant pas 20 milles.

532. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour une voie ferrée depuis un point sur ou près le lac Sharbot, Ontario, *via* Lanark, jusqu'à Carleton-Place, n'excédant pas 41 milles.

533. A la Compagnie du chemin de fer Norwood à Apsley, pour une voie ferrée entre Norwood (Ontario) et le village d'Apsley, n'excédant pas 30 milles.

534. Pour une voie ferrée à partir d'un endroit sur le chemin de fer Dominion-Atlantic, à ou près Wolfville (Nouvelle-Ecosse), jusqu'à la jetée du gouvernement au Bassin des Mines, n'excédant pas 1 mille.

535. A la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma et de la Baie d'Hudson, pour une voie ferrée à partir du Saut-Sainte-Marie et allant jusqu'à un endroit, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près la rivière White, dans le district d'Algoma, en sus de la subvention accordée au chemin de fer d'Algoma Central en 1899, par le chapitre 8, article 2, alinéa 23, et en 1900 par le chapitre 8, article 2, alinéa 4, une nouvelle longueur de voie n'excédant pas 135 milles.

536. Pour une voie ferrée allant de Bridgetown (Nouvelle-Ecosse) à Middleton, en prolongement de la ligne subventionnée par le chapitre 8, article 2, alinéa 28, de 1900, n'excédant pas 11 milles.

537. Pour une voie ferrée allant d'un endroit sur le chemin de fer Grand-Tronc à ou près Burk's-Falls (Ontario) jusqu'à la rivière Maganétawan, n'excédant pas 2 milles.

538. Pour une voie ferrée allant d'Halifax au chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, à partir de l'extrémité du 40e mille d'Halifax, subventionné par le chapitre 8, article 2, alinéa 40, de 1900, jusqu'à un raccordement avec le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, n'excédant pas 30 milles.

539. Pour une voie ferrée à partir d'un point sur l'embranchement sur Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près la station du lac Bruce, vers le nord, jusqu'à un point à ou près le lac Rock, dans le district d'Algoma, n'excédant pas 9 milles.

540. Pour une voie ferrée à partir de Roberval, Québec, allant à l'ouest vers la baie de James, n'excédant pas 60 milles.

541. Pour une voie ferrée à partir d'un point sur l'embranchement de Selkirk du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à la rivière Icelandic, par la voie de Gimli, n'excédant pas 35 milles.

542. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et l'Ouest, pour un prolongement de sa voie ferrée à partir du 50ème mille de Campbellton, déjà subventionnée, allant vers l'ouest, pour la raccorder avec sa ligne de chemin de fer subventionnée, à 27 milles à l'est de la rivière Saint-Jean, n'excédant pas 33 milles.

543. Pour une voie ferrée partant du lac Duncan et allant à Lardo ou au lac La Flèche, Colombie-Britannique, ou de Lardo au lac La Flèche, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8, article 3, alinéa 21, de 1900, n'excédant pas 30 milles.

3. Le Gouverneur en conseil pourra accorder à la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau, pour la partie non acquise de la subvention accordée pour les 62 milles de sa ligne de chemin de fer allant de Hull vers le Désert, par le chapitre 4, article 3, alinéa 3 de 1897, une somme n'excédant pas $35,882.

4. Les subventions par le présent accordées et toutes autres subventions antérieurement accordées en vertu de quelque acte du parlement encore en vigueur, mais qui n'ont pas été payées en entier, pour aider à la construction de quelque chemin de fer ou pont, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et pourront, à moins qu'il n'y soit formellement autrement pourvu par le présent acte, au choix du Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payées comme il suit :—

(*a*) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise ; ou

(*c*) sur des estimations du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux faits justifient le paiement d'une somme de pas moins de soixante mille piastres ;

(*d*) au sujet de (*b*) et (*c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

5. La subvention de 66 milles, accordée à la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord, pour une voie ferrée entre Little-Current, dans l'île Manitouline, et Sudbury, Ontario, par l'alinéa 6 de l'article 2 du chapitre 8 des statuts de 1900, pourra faire l'objet d'un contrat avec la compagnie et être payée, et les travaux pourront être commencés et poursuivis en deux sections, la première commençant aux ou près des mines Victoria, dans le township de Denison, et allant jusqu'à Sudbury, et de là vers le nord-est dans la direction du lac Wahnapitaë, ne dépassant pas 33 milles ; la seconde section commençant à Little-Current et allant jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique et s'y raccordant, à ou près Stanley, dans le township de Baldwin, sur le che

min de fer Canadien du Pacifique, ne dépassant pas 31 milles, à condition, cependant, que la compagnie exécute les entreprises énoncées à l'alinéa 6 de l'article 2 du chapitre 8 des statuts de 1900.

6. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui auront établi à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août 1901, et terminées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil ; et elles seront aussi construites sur un tracé, en conformité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés en chaque cas dans un contrat qui sera conclu entre la compagnie et le dit ministre, contrat que le dit ministre est par le présent autorisé à conclure, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil.

7. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, seront subordonnées à la condition que le Gouverneur en conseil pourra en tout temps assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements de trafic et autres droits, qui offriront à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des facilités raisonnables et convenables dans l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements de trafic équitables et raisonnables avec les compagnies en correspondance, et un tarif de péages uniforme par mille, entre tous les chemins de fer qui se raccorderont entre eux ; et le Gouverneur en conseil aura en tout temps le contrôle absolu des tarifs de péages à prélever et imposer par chacune des compagnies, ou sur chacun des chemins de fer par le présent subventionnés.

8. Toute compagnie recevant une subvention en vertu du présent acte, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou partie d'un chemin de fer subventionné en vertu du présent acte, seront tenus de fournir, chaque année, au gouvernement du Canada, des moyens de transport pour les hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour le service postal ; et ce transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par le Gouverneur en conseil ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année sur le montant de la subvention reçue par la compagnie en vertu du présent acte.

9. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possédera ou exploitera quelqu'un des dits chemins de fer, devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

10. Le Gouverneur en conseil pourra stipuler, comme condition de l'octroi des subventions par le présent accordées ou toutes autres subventions antérieurement accordées par un acte du parlement à l'égard desquelles il n'a pas encore été passé de contrat avec la compagnie pour la construction du chemin de fer, que la compagnie emploiera pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués en Canada, si ces rails peuvent être obtenus en Canada de qualité convenable et à des termes aussi favorables que d'autres rails peuvent être obtenus, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera juge.

Par l'acte 3 Edouard VII, ch. 57 (sanctionné le 20 octobre 1903).

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas le prix de revient des installations de têtes de ligne ou des terrains requis pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après ; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

544. A la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, pour une voie ferrée, de 9 milles au plus, allant depuis le terminus actuel à Ingersoll jusqu'à Woodstock, au lien de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 26.

545. A la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour une voie ferrée, de 40 milles au plus, allant de Burkton à Bobcaygeon, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 11.

546. A la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Lindsay et Pembroke, pour une voie ferrée, de 51 milles au plus, allant de Golden-Lake à Bancroft, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 6.

547. Au chemin de fer Central d'Ontario, pour un nouveau prolongement de sa ligne, de 40 milles au plus, depuis un point à ou près Bancroft jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique Canadien à ou près Whitney, au lieu des subventions accordées par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 5, et le chapitre 7 de 1901, article 2, item 16, respectivement.

548. A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest, pour une voie ferrée, de 31 milles au plus en totalité, allant depuis un point à Lambeth jusqu'à Strathroy, par voie des villages de Delaware, Mount-Brydges et de la station de Caradoc, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et Strathroy dans une direction nord jusqu'à Forest, Thedford ou Parkhill, au lieu des subventions accordées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 4, et le chapitre 8 de 1900, article 2, item 2, respectivement.

549. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort et de la Gatineau, pour prolonger sa ligne, de 30 milles au plus, depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 31.

440. Pour une voie ferrée, de 20 milles au plus, de Jonquières à la Baie des Ha-Ha, au lieu de la subvention pour 12 milles accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 21.

551. Pour une voie ferrée, de 50 milles au plus, allant depuis Lime-Ridge dans une direction nord à travers le comté de Wolfe jusque dans le comté de Mégantic, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.

552. Pour une voie ferrée, de 60 milles au plus, depuis Joliette jusqu'au ou près le lac Manan, renouvellement de subvention, au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1897 et le chapitre 8 de 1900.

553. Pour une voie ferrée, de 18 milles au plus, de Saint-Eustache à Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes ; de 12 milles, de Saint-Eustache au Sault-au-Récollet ; et de 8 milles, de Saint-Placide à Saint-André, en totalité 38 milles au plus, renouvellement de subventions accordées par le chapitre 24 de 1887, et le chapitre 5 de 1892, respectivement.

554. Pour une voie ferrée, d'au plus 60 milles, allant de Roberval dans une direction ouest vers la baie de James, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 25.

556. Pour une voie ferrée, de 70 milles au plus, de Yamaska à Lotbinière, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 27.

557. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, pour la partie de sa ligne allant depuis un point à l'extrémité est de la cour de la station de Hull de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à un point de raccordement avec les abords du pont Interprovincial dans la cité de Hull, n'excédant pas un mille ; et pour une voie ferrée d'un quart de mille au plus, jusqu'à la limite de la cité de Hull, depuis un point sur le chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, présentement appelé le chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, au lieu des soldes des subventions accordées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 12 et 39, respectivement.

558. A la Compagnie du chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et l'Ouest), pour une voie ferrée, de 67 milles au plus, allant depuis l'extrémité ouest de dix milles de sa voie, telle que déjà construite à partir de Campbellton, vers un point sur la rivière Saint-Jean entre Grand-Falls et Edmundston, renouvellement de subvention et au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1897, chapitre 7 de 1899, article 2, item 42, et chapitre 8 de 1900, article 2, item 22.

559. Pour une voie ferrée, de 26 milles au plus, allant de Woodstock à la frontière internationale, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.

560. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean, pour une voie ferrée, de 30 milles au plus, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Welford ou Westfield, ou entre les dits deux points, jusqu'à Gagetown, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897.

561. A la Shediac and Coast Railway Company, pour une voie ferrée, de 38 milles au plus, depuis Shédiac jusqu'à Shemogue et vers le cap Tourmentin, dans le comté de Westmoreland, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 25.

562. A la Mabou and Gulf Railway Company, à responsabilité limitée, pour une voie ferrée, de 34 milles au plus, depuis les mines de houille de Mabou jusqu'à un point à ou près Glendyer, de là jusqu'à Orangedale, sur la ligne de l'Intercolonial, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894, et au lieu de la subvention accordée par le dit chapitre pour 25 milles depuis Orangedale jusqu'à Broad-Cove.

563. A la Nova Scotia Eastern Railway Company, à responsabilité limitée, pour une voie ferrée, de 116 milles au plus, depuis New-Glasgow jusqu'à Cross-Roads, Country-Harbour, de là vers la ville de Guysborough et de là jusqu'au détroit de Canseau, avec un embranchement depuis Cross-Roads, Country-Harbour comme susdit, en suivant la rivière de Country-Harbour jusqu'en eau profonde, au lieu des subventions pour 40 et 80 milles accordées par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 4 et 1, respectivement.

564. Pour une voie ferrée, de 4½ milles au plus, depuis la station Debert, sur l'Intercolonial, jusqu'à la mine de houille de Debert, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 29.

565. Pour une voie ferrée, de 6 milles au plus, depuis un point sur le chemin de fer de Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert jusqu'au village de Minudie, renouvellement de subvention et au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.

566. A la Middleton and Victoria-Beach Railway Company, à responsabilité limitée, pour une voie ferrée, de 41 milles au plus, depuis Victoria-Beach jusqu'à Middleton, au lieu des subventions accordées par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 28 et chapitre 7 de 1901, article 2, item 21.

567. A la Compagnie du chemin de fer de Halifax et du Sud-Ouest, pour les lignes de chemin de fer suivantes :

(*a.*) Pour une ligne de chemin de fer, de 68 milles au plus, à partir d'un point à ou près Halifax jusqu'à un point sur le chemin de fer Central à ou près la baie Mahone.

(*b.*) Pour une ligne de chemin de fer, de 77 milles au plus, à partir d'un point sur le chemin de fer Central à ou près Bridgewater en gagnant le Barrington Passage.

(*c.*) Pour une ligne de chemin de fer, de 22 milles au plus, à partir d'un point à ou près New-Germany, sur le chemin de fer Central, jusqu'à un point à ou près Caledonia.

(*d.*) Pour une ligne de chemin de fer, de 29 milles au plus, à partir d'un point à ou près Caledonia jusqu'à Liverpool.

Les subventions à ces lignes de chemin de fer sont accordées au lieu des subventions accordées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 17, 18, 35 et 36 ; par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 26 et 40, ainsi que par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 5 et 23, respectivement.

568. A la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Inverness, ci-devant l'Inverness and Richmond Railway Company, à responsabilité limitée, pour 8 milles de chemin de fer de Point-Tupper à Broad-Cove ; et pour une voie ferrée, de 37 milles au plus, à partir de Cheticamp jusqu'à un point situé sur la ligne déjà construite entre Broad-Cove et Point-Tupper, renouvellement de subvention, et au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897.

569. Pour une ligne de chemin de fer, d'un mille au plus, à partir d'un point à ou près Wolfville sur le chemin de fer Dominion-Atlantic jusqu'à la jetée du gouvernement au Bassin-des-Mines, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 19.

570. A la Compagnie The Nicola, Kamloops and Similkameen Coal and Railway Company, pour une voie ferrée, de 45 milles au plus, à partir d'un point à ou près Spencer's-Bridge, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au lac Nicola, renouvellement des subventions accordées par le chapitre 5 de 1892, et le chapitre 4 de 1894.

571. Pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 35 milles, à partir de Winnipeg-Beach ou Teulon jusqu'à un point situé sur la rivière Islandic en passant par Gimli, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 26.

572. A la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique pour une ligne de chemin de fer, de 50 milles au plus, à partir de la ville de Strathcona jusqu'à Edmonton, et de là en gagnant l'ouest vers la Passe-de-la-Tête-Jaune, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2. item 41.

573. A la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour une voie ferrée, de 59 milles au plus, depuis Frédéricton jusqu'à Woodstock, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 5.

574. Pour une voie ferrée, de 35 milles au plus, depuis Hawkesbury, Ontario, jusqu'à South-Indian, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 22.

575. A la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, pour une ligne de chemin de fer, de 35 milles au plus, partant de Woodstock et gagnant le nord jusqu'à un point situé sur le Grand Tronc de chemin de fer à Berlin, ou allant d'Ingersoll à Stratford, ou à tout point situé sur le Grand Tronc de chemin de fer entre ces endroits, soit en sus et en continuation des neuf milles mentionnés dans l'item 1er du présent article.

576. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une ligne de chemin de fer, de 75 milles au plus, allant du terminus actuel de son chemin de fer, près Baptiste, en gagnant l'est, jusqu'à un point à ou près Renfrew.

577. A la Compagnie du chemin de fer de Nipigon, pour une ligne de chemin de fer, de 80 milles au plus, allant du lac Supérieur jusqu'au lac Nipigon, et à partir d'un point situé sur la rive nord du lac Nipigon en gagnant le nord.

578. A la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, pour une ligne de chemin de fer, de 30 milles au plus, allant de Little-Current, sur sa voie actuelle, jusqu'à Sudbury, et de là vers la ligne-mère de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu de la subvention pour 21 milles accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 38.

579. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre, Nipigon et Saint-Jean, pour une ligne de chemin de fer, de 50 milles au plus, à partir de Port-Arthur et gagnant le nord-est.

580. Pour une voie ferrée allant d'un point à ou près Sturgeon-Falls dans une direction nord-ouest jusqu'à un point situé sur la rive occidentale du lac Temagami, dans le district de Nipissing.

581. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté, pour le prolongement de sa ligne à partir de son terminus septentrional, commençant à un point à ou près Actinolite, de là dans la direction du nord-ouest, en passant par les villages de Queensboro et de Bannockburn, jusqu'à un point dans le township de Marmora ou de Lake, dans le comté de Hastings, 20 milles en tout.

582. A la Compagnie du chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma, pour 21 milles au plus, à partir de l'extrémité de sa ligne telle que subventionnée par le chapitre 7 de 1901, vers le nord.

583. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-James, pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 265 milles, allant de Toronto, par voie du côté est du lac Simcoe, jusqu'à un point situé à ou près Sudbury ou au-delà par voie de Parry-Sound, au lieu des deux subventions accordées par le chapitre 8 de 1900, pour 35 milles et 20 milles, respectivement, à partir de Parry-Sound, en allant vers la Baie-de-James.

584. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour un mille de voie ferrée, allant de Roberval jusqu'au quai de l'Etat, au lac Saint-Jean.

585. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort et de la Gatineau, pour le prolongement, sur 22 milles au plus, de sa ligne de chemin de fer à partir de Morin-Flats jusqu'à Saint-Jérôme, de façon à la raccorder au chemin de fer le Grand-Nord.

586. A la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la Baie-de-James, pour une ligne de chemin de fer, de 50 milles au plus, allant du lac Témiscamingue au terminus actuel de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la direction du nord.

587. Pour une ligne de chemin de fer, de 20 milles au plus, de Waltham-Station à Ferguson-Point, dans le comté de Pontiac.

588. Pour une ligne de chemin de fer, de 35 milles au plus, du lac Nomininguе à la Lièvre.

589. Pour une ligne de chemin de fer prolongeant la ligne de Lime-Ridge, dans le comté de Mégantic, jusqu'au pont du Saint-Laurent, à ou près Québec, 30 milles au plus.

590. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour le prolongement de sa voie ferrée, de 9 milles au plus, de Saint-François à Saint-Georges ; aussi, pour

une ligne de chemin de fer, de 22 milles au plus, allant de la jonction de Scott jusqu'au pont de Québec.

591. Pour une ligne de chemin de fer, de 13 milles au plus, allant de la station du Lac-Bouchette, sur le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, jusqu'à Saint-André.

592. Pour une ligne de chemin de fer, de 200 milles au plus, allant de Québec vers les Sept-Iles, y compris les embranchements de la Malbaie et de la Baie-Saint-Paul.

593. Pour une ligne d'embranchement, de 3 milles au plus, partant d'un point situé à ou près l'endroit où le chemin de fer Canadien du Pacifique est croisé par le chemin de fer le Grand-Nord, entre Saint-Philippe-d'Argenteuil et Lachute, et allant de là vers le nord en passant à travers le village de Brownsburg.

594. A la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-d'Oxford, pour une ligne de chemin de fer allant d'un point sur sa ligne-mère situé entre Lawrenceville et Eastman, jusqu'au lac Bonella, 5 milles ; de Kingsbury à Windsor-Mills, 10 milles ; et d'Eastman jusqu'à la ligne de séparation entre le township de Bolton, partie est, et le township de Potton, 12 milles ; en tout 27 milles au plus.

595. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 200 milles, allant de Gaspé jusqu'à un point à ou près Causapscal, sur le chemin de fer Intercolonial, et de ce point jusqu'à Edmundston ; et pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 102 milles, allant de Paspébiac à Gaspé, en suivant d'aussi près que possible le rivage.

596. Pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 40 milles, en sus et en prolongement de la ligne mentionnée à l'item 11 du présent article, allant de Reberval dans la direction de la baie-de-James.

597. Pour une ligne d'embranchement d'au plus 2½ milles, à partir d'un point près le pont du chemin de fer Intercolonial, sur la rivière des Trois-Pistoles, et allant dans une direction sud-est jusqu'aux chutes McKenzie et Renouf, rivière des Trois-Pistoles.

598. A la Compagnie du chemin de fer de Matane à Gaspé, pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 30 milles, allant d'un point à ou prés Saint-Octave, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Matane,

599. A la Compagnie du chemin de fer Chateauguay et du Nord, pour une voie ferrée, de 16 milles au plus, allant d'un point situé sur la ligne principale à ou près l'Epiphanie, et passant par la paroisse de Saint-Jacques-de-l'Achigan, jusqu'au village de Rawdon.

600. Pour une voie ferrée, de 12 milles au plus, allant de la ligne de la Compagnie du chemin de fer de Montréal à l'Atlantique, à Saint-Guillaume, jusqu'à la rivière Yamaska, se raccorder au chemin de la Rive-Sud.

601. Pour un chemin de fer de 25 milles au plus, allant de La Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à un point, sur le chemin de fer du Lac-Saint-Jean, près de la rivière Jeannotte.

602. A la Compagnie de chemin de fer du Nord de Montréal pour une ligne de chemin de fer d'au plus 15 milles, à partir d'un point situé à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts, et se dirigeant vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, en passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud.

603. A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial du Nouveau-Brunswick, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 33 milles, en sus et en continuation de la ligne de 67 milles mentionnée dans l'item 14 du présent article, jusqu'à un point de la rivière Saint-Jean, entre Grand-Falls et Edmundston.

604. A la Compagnie de houille et de chemin de fer de Beersville. pour une ligne de chemin de fer d'au plus 7 milles, allant d'Adamsville, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point situè à ou près Brown's-Landing ou Beersville.

605. A la York and Carleton Railway Company pour une ligne de chemin de fer d'au plus 5 milles, à partir de son terminus ouest actuel.

606. A la Mabou and Gulf Railway Company, à responsabilité limitée, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 4 milles, à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial situé à ou près la station de Mines-Road, et allant jusqu'au quai de l'Anse-à-Caribou, cette subventiou étant en sus de la subvention mentionnée dans l'item 18 du présent article.

607. A la Compagnie du chemin de fer Oriental de la Nouvelle-Ecosse, à responsabilité limitée, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 120 milles, allant de Dartmouth, par la vallée de la Musquodoboit jusqu'à un point situé à ou près Melrose, où devra se faire le raccordement avec la ligne mentionnée dans l'item 19 du présent article.

608. A la Compagnie du chemin de fer Midland, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 34 milles, allant de Truro, dans la direction du nord, vers Brûlé.

609. Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 50 milles, de Saint-Peters à Louisburg.

610. A la Compagnie du chemin Central de Kootenay, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 186 milles, allant de Golden jusqu'à la frontière internationale, en passant par Windermere et Fort-Steele, et traversant le chemin de fer de la Passe-du-Nid-de-Corbeau, à un point situé à ou près Elko.

611. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière Chaudière, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 50 milles, allant de Grand-Forks jusqu'à un point situé à 50 milles en remontant le bras nord et le bras ouest du bras nord de la rivière Chaudière.

612. Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 55 milles, allant de Wellingten jusqu'à Union-Bay.

613. Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 150 milles, allant de Midway à Vernon.

114. A la Compagnie du chemin de fer Rivière-Sainte-Marie, pour une ligne de chemin de fer de 16 milles, allant de Spring-Coulée et traversant la Rivière-Sainte-Marie, jusqu'à Cardston, et d'environ 16 milles, à partir d'un point sur cette ligne situé à ou près la prise d'eau du canal d'irrigation, en tout 32 milles en plus.

615. Pour une voie ferrée, d'au plus 84 milles, allant depuis Dawson jusqu'à la rivière Stewart, et passant à où près Grand-Forks.

616. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour un embranchement, d'au plus 136 milles, allant depuis un point sur la ligne principale entre Moosomin et Elkhorn, dans une direction nord-ouest, jusqu'à un point dans le voisinage des collines du Faisan.

617. Pour une ligne ferrée, d'au plus 8 milles, depuis un point à ou près Medicine-Hat, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille dans ou près les townships 12 et 13, rang 6, à l'ouest, du 4e méridien principal.

618. Au chemin de fer le Grand-Nord du Canada, pour une voie ferrée, d'au plus 70 milles, allant de la jonction Garneau au pont de Québec.

619. A la Compagnie du chemin de fer de Halifax et du Sud-Ouest, pour une voie ferrée, d'au plus 35 milles, allant jusqu'à Barrington-Passage, en sus et en continuation des 77 milles mentionnés dans l'alinéa (*b*) de l'item 23 du présent article.

620. A la Compagnie du chemin de fer du lac Supérieur, du lac Long et d'Albany, pour une voie ferrée, de 10 milles au plus, allant de Peninsula-Harbour dans une direction nord.

621. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, pour une voie ferrée, de 1 mille au plus, depuis la station de Parrsboro jusqu'au quai de Riverside.

622. A la Compagnie du chemin de fer de la Rivière-des-Sauvages, pour une voie ferrée, de 19 milles au plus, allant d'un point situé à ou près l'extrémité nord du Lac Mégantic, et vers le sud, le long du dit lac, jusqu'à un point sur la frontière internationale.

3. Le Gouverneur en conseil peut accorder les subventions ci-après mentionnées pour aider à la construction des ponts aussi ci-après mentionnés, savoir :

1. Pour aider à la construction et à l'achèvement d'un pont de chemin de fer et de ses abords sur la rivière Nicolet, à Nicolet, au lieu d'une subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 39, $15,000.

2. Pour aider à la construction de la superstructure en acier d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-François, dans le comté de Yamaska, au lieu d'une subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 38, mais aux mêmes conditions que celles qui y sont exprimées, payable à la Canadian-Bridge Company de Walkerville, d'après la créance qu'elle pourra avoir pour ouvrage fait sur le dit pont, $50,000.

3. A la Canadian-Bridge Company de Walkerville, pour renforcer et complémenter les fondations et les abords du pont sur la rivière Saint-François subventionné au bénéfice de la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, par le chapitre 7 de 1899, article 3, $35,000, laquelle somme restera une première charge sur le chemin et sera remboursée au trésor à même les subventions dont les conditions sont ou seront remplies, $35,000.

4. A la Compagnie de chemin de fer de Chateauguay et du Nord. En sus de la subvention accordée pour le pont du Bout-de-l'île, par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 33, $50,000.

4. Les subventions accordées par les présentes, pour aider à la construction d'aucun chemin de fer ou pont, sont payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'y soit autrement pourvu d'une manière expresse dans le présent acte, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payées comme suit :

(*a*) Lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(*b*) Par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise ; ou

(*c*) D'après estimations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et au secours accordé, les progrès réalisés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille piastres ; ou

(*d*) Dans les cas des alinéas (*b*) et (*c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

5. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice des compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établiront à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer et ponts respectivement toutes les lignes et ponts pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août 1903, et parachevées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil ; et elles seront ainsi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans un traité qui sera conclus dans chaque cas par la compagnie avec le dit ministre, traité que le dit ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure ; et le tracé de chaque ligne de chemin de fer et ponts subventionnés sera aussi assujéti à l'approbation du Gouverneur en conseil.

6. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que le Gouverneur en conseil pourra en tout temps accorder et assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes et ponts ainsi subventionnés, des droits de circulation ou conventions de transports ou autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif

uniforme par mille ; et le Gouverneur en conseil aura en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par toutes les compagnies et sur tous les chemins de fer et ponts, par le présent subventionnés.

7. Toute compagnie recevant une subvention aux termes du présent acte, ses successeurs ou ayant droits, et toute personne ou compagnie qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer subventionné par le présent acte, serone tenues chaque année de fournir au gouvernement du Canada le transport gratuit de ses employés, fournitures, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour ce service postal ; et ces transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par le Gouverneur en conseil ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes du présent acte.

8. A l'égard de tous les chemins de fer et ponts subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possèdera ou exploitera quelqu'un des dits chemins de de fer et ponts devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de leur exploitation, ainsi que leurs recettes.

9. Le Gouverneur en conseil pourra exiger, comme condition des subventions par le présent accordées ou toutes autres subventions antérieurement accordées par un acte du Parlement et à l'égard desquelles il n'a pas encore été passé de contrat avec la compagnie pour la construction du chemin de fer, que la compagnie emploie pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués au Canada, si pareils rails d'acier peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des termes aussi favorables que d'autres rails, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera juge.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Par l'acte 47 Vict., ch. 25, art. 7 (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884*) :—

1. Le gouverneur en conseil est par le présent autorisé, pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres par chaque mille dans les Territoires du Nord-Ouest.

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 60 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885*) :—

2. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas trois mille huit cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.

3. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation Manitoba-Sud-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winnipeg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater Lake*), distance d'environ cent cinquante milles.

4. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre Portage-la-Prairie et la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.

5. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, près de Régina, jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

" Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, aux taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres."

Par l'acte 49 Vict., ch. 11 (1886). (*Sanctionné le 2 juin 1886*) :—

6. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près de Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.

***7.** A la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest-Central, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, *via* Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou de tel point du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.

***8.** A la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acrès par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, et allant rejoindre le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

" Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les autorités en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arbitrage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

L'article 5 de cet acte constitue une compagnie revêtue des pouvoirs de construire la ligne depuis Brandon, ou tout autre point indiqué, jusqu'à Battleford, subventionnée par le dit acte.

---

* Périmée, sauf la subvention acquise pour les 50 milles construits.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 22 (1887) :—

9. La subvention accordée par l'acte 49 Vict., ch. 60, à la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, a été augmentée de 3,800 acres par mille à 3,840 acres.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 23 (1887). (*Sanctionné le 23 juin 1887*) :—

***10.** A la Compagnie du chemin de fer Alberta et Athabaska, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot-Creek, jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance d'environ trois cents milles.

11. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long, et Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée à ou près Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'environ trois cent vingt-cinq milles.

***12.** A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d'un point de Medicine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l'ouest du quatrième méridien principal, distance d'environ huit milles ; ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

" Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés du conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

Par l'acte 52 Vict., ch. 8 (1889). (*Sanctionné le 2 mai 1889*) :—

13. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), en sus de l'octroi prescrit par le premier article de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté sous le chapitre soixante, des terres fédérales n'excédant pas en étendue deux mille six cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Dunmore, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, sur la rivière du Ventre, terminus actuel du dit chemin de fer, distance de cent neuf milles et demi, cet octroi additionnel devant être fait seulement si la voie du dit chemin de fer a la largeur réglementaire ; et aussi, à la dite Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Lethbridge jusqu'à la frontière internationale, distance d'environ cinquante milles.

---

* La subvention en terres accordée aux chemins de fer Brandon et Sud-Ouest, Lac-Seul et la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest est périmée.

14. A la Compagnie de chemin de fer et de houille Vallée-du-Daim, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Cheadle, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à son terminus à un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

***15.** A la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada, des terres fedérales n'excédant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de Calgary, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique en allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Saskatchewan-Nord à ou près Edmonton, distance d'environ deux cent dix milles ; et aussi, à la dite Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie à partir de Calgary, en allant au sud vers Lethbridge, distance d'environ cent vingt milles.

16. A la Compagnie de chemin de fer et de canal Lac-Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis le Portage-la-Prairie jusqu'à l'extrémité sud du lac Manitoba, distance d'environ dix-sept milles.

" Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet ; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

" Le gouverneur en conseil pourra rendre l'octroi de terres autorisé par l'article trois de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre onze, destiné à la ligne du chemin de fer Montagne-de Bois et Qu'Appelle, d'environ deux cent quarante milles de longueur, applicable à la ligne du chemin de fer de la dite compagnie, telle qu'autorisée par l'acte concernant la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, passé durant la présente session du parlement, aux mêmes termes et sujet aux mêmes conditions que ceux auxquels l'octroi ci-dessus mentionné avait été autorisé en faveur de la dite compagnie par l'acte en premier lieu cité au présent article."

Par l'acte 53 Vict., ch. 4 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*) :—

17. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour un embranchement à construire à partir de Glenboro' et allant dans une direction ouest, sur un parcours d'environ soixante milles, jusqu'à un point sur l'embranchement projeté de la dite compagnie à partir de Brandon et se rendant vers le sud-ouest.

18. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour un embranchement à partir d'un point de ou près de Brandon, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le sud-ouest jusqu'au township ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et de là vers l'ouest, sur un parcours total de cent milles ; et aussi, un octroi semblable, au même taux par mille, pour l'embranchement projeté de la dite compagnie depuis un point sur la ligne qui vient d'être décrite, partant de ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et se dirigeant vers l'est jusqu'à Deloraine, distance

* La subvention en terres du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada est périmée.

d'environ vingt-cinq milles, ce qui porte la longueur totale du chemin de fer auquel s'applique cet octroi à cent vingt-cinq milles.

19. A la Compagnie du chemin de fer Brandon et Sud-Ouest, des terres fédérales au chiffre de pas moins de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée à partir d'un point dans le township un, dans l'un des rangs vingt-trois ou vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal et allant jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.

*20. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Seul, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de Shelley, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant jusqu'à un point sur ou près le lac Vaseux, sur la rivière Winnipeg, distance d'environ dix-huit milles.

21. A la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie depuis Calgary jusqu'à un point de ou près d'Edmonton, sur la rivière Saskatchewan-Nord, distance d'environ cent quatre-vingt-dix milles ; et aussi, un octroi de six mille quatre cents acres pour chaque mille de la ligne de la compagnie à partir de Calgary jusqu'à un point sur la frontière internationale entre le Canada et les Etats-Unis, distance d'environ cent cinquante milles.

*22. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue trois mille huit cent quarante acres, pour chaque mille de la ligne de la compagnie entre Lethbridge et la passe du Nid-de-Corbeau, distance d'environ cent milles.

23. A la Compagnie de chemin de fer et de canal Lac-Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis Portage-la-Prairie jusqu'au lac Winnipegosis, à ou près Portage-des-Prés, distance d'environ cent vingt-cinq milles.

24. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba-Sud-Est, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée partant de Winnipeg et se dirigeant vers le sud ou le sud-est jusqu'à un point sur le côté ouest du lac des Bois, distance d'environ cent dix milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet ; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il pourra en être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

Par l'acte spécial 53 Vic., ch. 3 (1890). (*Sanctionné le* 26 *mars* 1890) :—

25. L'acte 52 Vic., ch. 4, autorisant, par erreur, l'octroi de subventions en terres à la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, pour 50 milles entre Lethbridge et la frontière internationale, a été modifié, et la dite subvention accordée à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.

Par l'acte 54 55 Vict., ch. 9 (1891) (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

26. Au lieu de la subvention en terres autorisée par l'acte de la cinquante-deuxième Victoria, chapitre quatre, en faveur de la Compagnie de chemin de fer et de houille Vallée-du-Daim, et sauf les conditions mentionnées au dit acte, le gouverneur en conseil pourra concéder à la dite compagnie des terres fédérales

* La subvention en terres accordée aux chemins de fer Brandon et Sud-Ouest, Lac-Seul et la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest est périmée.

n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie situé entre la ville de Calgary, dans le district d'Alberta, dans les Territoires du Nord-Ouest, et un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 10 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

27. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Manitoba-Sud-Ouest, en sus de la subvention, pour cent cinquante milles de voie ferrée, autorisée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre soixante, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par mille pour la balance des deux cent douze milles de voie ferrée qui ont été construits et sont en exploitation, c'est-à-dire pour une distance de soixante-douze milles.

28. Aussi, à la Compagnie du chemin de fer de colonisation Manitoba-Sud-Ouest des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer d'embranchement de la compagnie s'étendant de Carmen à Barnsley, distance d'environ six milles et un quart.

29. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en sus de la subvention autorisée par l'acte de la cinquante-troisième Victoria, capitre quatre, pour l'embranchement de la compagnie qui se dirige vers le sud-ouest et l'ouest à partir d'un point à ou près Brandon, sur un parcours de cent milles, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du prolongement vers l'ouest du dit embranchement à partir de la limite ouest des dits cent milles, jusqu'à un point à ou près la Roche-Percée, situé dans le township un, rang six, à l'ouest du second méridien, distance d'environ soixante milles.

" Les dits octrois et chacun d'eux seront faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet ; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

Par l'acte 57-58 Vic., chap., 6. (1894). (*Sanctionné le 23 juillet 1894.*)

30. A la Compagnie de chemin de fer et de charbonnage des Montagnes-Rocheuses, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point à ou près la station Olds, sur la ligne du chemin de fer Calgary et Edmonton, dans une direction ouest, jusqu'à la rivière La Biche, et de là le long de dite rivière, dans une direction ouest, jusqu'aux terrains houillers, distance d'environ soixante milles.

31. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point avoisinant Souris, sur l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique sur Souris, dans une direction ouest, jusqu'à la vallée de la Pierre-à-Calumet, distance d'environ trente-deux milles.

32. A la Compagnie du chemin de fer de Brandon et Sud-Ouest, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille pour une voie ferrée depuis un point dans le township un, soit dans le rang vingt-trois, soit dans le rang vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal, jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.

33. A la Compagnie du chemin de fer Saskatchewan et de l'Ouest, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée entre Minnedosa et Rapid-City, distance d'environ quinze milles.

* La subvention en terres accordée à la Compagnie du chemin de fer et dharbonnage des Montagnes Rocheuses et à la Compagnie du chemin de fer de Brandon et Sud-Ouest est périmée.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemin de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet ; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il en pourra être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

PARTIE IV

DIVERS ÉTATS

N°

CONTRATS au sujet de subventions ou aide à la construction de

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Nom du chemin de fer.	Ligne de chemin de fer à construire.	Autorité pour la mise en vigueur.	
				Acte du parlement.	Arrêté en conseil.
14712	15 oct. 1902.	Cie de chemin de fer Algoma-Central et Baie-d'Hudson.	Du Saut-Sainte-Marie à un point sur le ch. de f. C.P. à ou près de White-River, distr. d'Algoma.	1 Ed. VII, c. 7.	7 oct. 1902.
14806	30 déc. 1902.	Cie de ch. de fer de la Baie-de-Quinté.	Pour chemin de fer raccordant les lignes de Deseronto avec les lignes de la Cie Tweed.	62-3 Vic., c. 7, 63-4 Vic., c. 8.	3 oct. 1901. 25 août 1902 22 déc. 1902
14814	31 " 1902.	" "	Prolongement de la ligne à Tweed, vers le nord.	62-3 Vic., c. 7.	30 août 1902. 7 nov. 1902 22 déc. 1902
14815	31 " 1902.	" "	Prolongement d'un point à ou près du ch. de frontière Richmond, près de Deseronto, Ont.	62-3 Vic., c. 7.	30 août 1902. 22 déc. 1902
14828	30 " 1902.	Cie de ch. de f. Bracebridge et Trading-L.	De Bracebridge, dans le Muskoka, à un point près de Baysville, Ont.	63-4 Vic., c. 8.	31 oct. 1902.
14556	8 juillet 1902.	La Compagnie de ch. de fer de Colonisation du Nord.	De Lavelle, Qué., à Nominingue.	62-3 Vic., c. 7.	12 juin 1902.
14680	28 août 1902.	Cie de ch. de fer Canadien du Pacifique	De Dyment, sur le ch. de fer C.P., au district minier de New-Klondyke, Ont.	63-4 Vic., c. 8.	1er fév. 1901. 4 avril 1901 4 juin 1902
14881	1er mars 1903.	Cie de ch. de fer Halifax et Yarmonth.	De Pubnico à Port-Clyde ou rivière Clyde, N.-E.	1 Ed. VII, c. 7.	3 fév. 1903.
14650	30 juillet 1902.	Cie de ch. de fer et Colonisation Montfort et Gatineau.	De Arundel à un point dans les cantons de Preston et Hartwell, Qué.	63-4 Vic., c. 8.	16 juillet 1902.
*14690	15 mai 1902.	Cie de chemin de fer Manitouline et Rive-Nord.	Des mines de Victoria à Sudbury, etc.	63-4 Vic., c. 8, 1 Ed. VII, c. 7.	28 avril 1902.
14885	19 mars 1903.	Cie de ch. de fer de la Rivière Maganetawan.	D'un point sur le ch. de fer G.-T. à ou près de Burk's-Falls, Ont., à la rivière Maganetawan.	1 Ed. VII, c. 7.	23 janv. 1903. 11 mars 1903
14853	19 fév. 1903.	Cie de chemin de fer Nouv.-Ecosse-Est.	De New-Glasgow à Country-Harbour et à Guysboro', etc.	1 Ed. VII, c. 7.	13 fév. 1903.
*14963	30 juin 1902.	Cie de ch. de fer et de houille du Nouv.-Brunswick.	De la gare Chipman, N.-B., à Gibson.	1 Ed. VII, c. 7.	30 nov. 1901. 5 juin 1902 30 avril 1903
14670	25 août 1902.	Cie de chemin de fer Québec et Nouv.-Brunswick.	Prolongement de l'embr. St-François du ch. de fer Témiscouata à l'embouc. de la riv. St-François.	1 Ed. VII, c. 7.	13 août 1902.
14652	30 juillet 1902.	Cie de chemin de fer Schomberg et Aurora.	Prolongement de son terminus est à ou près d'un point du lac Bond, Ont.	63-4 Vic., c. 8.	26 avril 1902.
14825	19 janv. 1903.	Cie de chemin de fer Trans-Canada.	De Roberval, Qué., à l'ouest vers la baie James.	1 Ed. VII, c. 7.	8 fév. 1902.

* Trop tard pour le rapport de l'année dernière.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 24 août 1903.

1.

chemins de fer, passés pendant l'exercice clos le 30 juin 1903.

Montant du crédit.		Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe. Pieds par mille.	Rayon de courbe, pas moins que	Largeur du déboisement de chaque côté.	Largeur de la tranchée.	Remblai.	Rails d'acier, liv. par verge linéaire.	Date de leur achèvement.
Par mille.	N'excédant pas								
$	$		Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	
3,200	6,400 p. mille	135	80	478	50	20	15	56	1er oct. 1904.
3,200		10	52·80	955	50	20	15	56	31 déc. 1903.
3,200	6,400 "	5	28·5	450	50	20	15	56	1er déc. 1903.
3,200	6,400 "	2	46	1,146	50	20	15	56	31 déc. 1903.
3,200	6,400 "	15	106	716	50	20	15	56	1er déc. 1903.
3,200	6,400 "	22	52·80	573	50	20	15	56	31 déc. 1903.
3,200	6,400 "	7	116	573	33, 50	14	12	56	1er juillet 1901.
3,200	6,400 "	31	80	716	50	20	15	56	1er janv. 1904.
3,200	6,400 "	20	132	537	50	20	15	56	1er août 1904.
3,200	6,400 "	64	79	478 105,6	50	20	15	56	1er déc. 1903.
3,200	6,400 "	2	116·16	636	50	20	15	56	1er juillet 1903.
3,200	6,400 "	120	52·80	955	50	20	15	56	31 juillet 1905.
3,200	6,400 "	45	66	955 764 574	50	20	15	56	1er nov. 1903.
3,200	6,400 "	3	58	955	50	20	15	56	31 août 1903.
3,200	6,400 "	4	88	1,146	50	20	15	56	1er oct. 1903.
3,200	6,400 "	60	52·80	818	50	20	15	56	1er déc. 1903.

GERARD RUEL,
Greffier en loi.

N° 2.

Liste des contrats passés durant l'exercice terminé le 30 juin 1903.

1. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

N° du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description générale.
14678	15 août.	J. M. Clarke et Cie	Construire gare à Georgetown et des allonges aux gares de Morell et Mount-Stewart.
14681	28 " .	William Currie Co	Construire gare à la Rivière-à-l'Anguille, N.-B.
14687	28 " .	Alexis Bélanger	Remodeler gare à Saint-Philippe-de-Néri, Qué.
14688	28 " .	John A. Wheaton	Enlever partie du rocher formant colline connue sous le nom de Ile Gilbert, Saint-Jean, N.-B.
14689	28 " .	Auguste Lavoie	Construire maison d'habitation et gare à St-Anaclet, Qué.
14694	23 " . 1901.	Dussault et Lemieux	Réparer partie de la jetée Princess à la Pte-Lévis, Qué.
*14701	20 juill. 1902.	Ville de Truro	Fournir de l'eau à Truro, N.-E.
14732	8 nov..	Purcell et Fallon	Construire une ligne d'embranchement de ch. de fer de la gare de la Rivière-Ouelle au quai de Saint-Denis.
14739	24 oct.	H. Copp et Cie	Constr. gare à Boundary-Creek et à la Riv.-Pollet, N.-B.
14740	9 sept..	Rhodes, Curry et Cie	Fournir 2,500 roues de wagon de 33 pouces.
14741	21 oct..	Theo. M. Leblanc	Const. allonge à l'atelier des forgerons à Moncton, N.-B.
*14742	8 mai..	Rathbun Co	Délivrer 200 wagons-plates-formes.
14746	24 nov..	MacKay et Livingston	Prolonger le quai en caissons à Sydney-Nord, N.-E.
14760	9 sept..	Jno. McDougall et Cie	Fournir 2,000 roues de wagon de 33 pouces.
*14762	18 juin..	A. Bélanger	Remodeler gare à Old-Lake-Road.
14795	6 déc.. 1901.	Dominion Bridge Co	Construire superstructure du pont S.-O. de Miramichi.
*14802	1er août. 1902.	Chas. Cammell et Cie, lim	Fournir 5,000 tonnes de rails d'acier. (Annule n° 14,215 du 24 juin 1901.)
14808	17 déc..	Dominion Bridge Co	Déliver 2 plates-formes tournantes.
14809	27 " .	Charles Forbes	Construire gare, etc., à Milford, N.-E.
14810	30 " .	Stephen Veniot	Peinturer entre Truro et le débarcadère de Pictou, etc.
14811	30 " .	Joseph Gosselin	Faire double-châssis pour la gare de Lévis.
14812	20 " .	Dominion Bridge Co	Const. ponts à Lydia-Brook, traverse publiq. de Scott, etc.
14813	30 " .	McDonald et Sinnis	Construire bâtiment aux bagages à Sydney, N.-E.
14818	13 " . 1903.	Nathan E. Montgomery	" gare à voyageurs à Nicolet, Qué.
14823	7 janv.	Rathbun Co	Délivrer 70 wagons fermés.
14824	7 " .	"	" 21 " à bestiaux.
14827	19 " .	Hamilton Bridge Works Co..	Construire ponts à Pomquet, riv. Pollet, etc.
14837	21 " .	Dominion Bridge Co	" " Drummondville, Qué., etc.
14838	24 " .	Auguste Lavoie	Const. habitat. pour le chef de gare à Trois-Pistoles, Qué.
14839	27 " .	D. W. B. Reid	Construire culées et fondations en pilotis pour pont de ch. de fer sur le bras ouest de la riv. Pomquet.
14840	24 " .	Flood et Bates	Const. abri de loco. et atelier de mach. à St-Jean, N.-B.
14841	24 " .	Rhodes, Curry et Cie	Délivrer 300 wagons fermés.
14851	28 " .	J. B. McManus	Construire murs de protection en caissons entre Bedford et Rockingham, N.-E.
14855	27 " .	Amos S. Govang	Construire allonge à l'atelier de wagons à Moncton, N.-B.
14856	5 fév..	Hugh McDonald	" murs de protection en caissons entre le havre McKinnon et Sydney, C.-B.
14859	9 " .	Joseph Gosselin	Construire abri de locomo. à la Jonction de Chaudière.
14864	3 mars.	Joseph Treen	" gare, etc., à Matapédia, Qué.
14866	1er " .	Rhodes, Curry et Cie	Délivrer 9 wagons auxiliaires.
14867	3 fév..	R. P. P. Fraser	Déblai pour hangar à marchand. et nouvelle ligne principale à la Pointe-Tupper, C.-B.

*Trop tard pour le rapport de l'année dernière.

CONTRATS passés durant l'exercice terminé le 30 juin 1903—*Suite.*

1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

N° du contrat.	Date de la signature.	Nom de l'entrepreneur.	Description générale.
	1903.		
14870	1er mars	Jos. A. Likely	Délivrer pin resineux dur du sud.
14875	9 "	Rhodes, Curry et Cie	" 70 wagons fermés.
14884	18 "	"	" 8 " frigorifiques.
14887	16 "	T. M. Leblanc	" matériel p. man. de la houille à Moncton, N.-B.
14924	5 mai.	Canadian Bridge Co.	Pont sur la rivière Ristigouche.
14937	6 "	A. G. Kidston et Cie	Délivrer 25,000 tonnes de rails d'acier.
14951	22 "	Willard Kitchen	Const. hangar à marchandise, etc., à Elmsdale, N.-E.
14952	22 "	"	" gare, etc., à Brown's-Point, N.-E.
14959	23 "	J. B. McManus	" hangar à marchandises à Sydney, N.-E.
14960	28 "	Robb Engineering Co.	Délivrer chem. en acier à la rue North, Halifax, N.-E.
15006	16 juin	Crépeault et Bernier	Améliorations à la Jonction de Saint-Charles.

2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

	1903.		
14882	17 mars	Willard Kitchen	Construire quai au Havre Murray, I.P.-E.
14953	18 mai	Dominion Bridge Co.	Délivrer travée mobile et ouvrage en acier pour plancher et trottoirs, pont de Hillsborough.

3.—CANAL CHAMBLY.

	1902.		
14791	10 déc.	Joseph Côté	Const. murs en pierre autour de la tête de l'île Ste-Thérèse.

4.—CANAL CORNWALL.

	1903.		
14922	25 avril	M. P Davis	Mécanisme pour manœuvrer portes d'écluses, ventelles et ateliers du canal.

5.—CANAL LACHINE.

	1902.		
14733	29 oct.	Coulson, Quinlan et Robertson	Reconstruire parties des écluses 1 et 2 à Montréal et les prolonger.
14737	25 "	Dominion Bridge Co.	Construire pont tournant près de la tête de l'écluse n° 2.
	1903.		
14893	30 mars	O. L. Hénault	Construire mur de soutènement en béton dans le coursier du déversoir à la Côte Saint-Paul.
14923	18 avril	Thos. Robertson et Cie, lim.	Délivrer tubes de chaudière et access. p. nouv. remorq.
14954	23 mai	Ahearn et Soper, lim.	" câbles électriques.
14989	30 mars	R. E. T. Pringle Co, lim.	" matériel électrique pour le canal.
15005	2 juin	Dominion Bridge Co., lim.	Construire pont sur le coursier du déversoir n° 2 sur la rue du Moulin, Montréal.
15009	5 "	Loftus et Cie	Couvrir toits des hangars à farine n°s 2 et 3.

CONTRATS passés durant l'exercice terminé le 30 juin 1903—*Fin.*

6.—CANAL RIDEAU.

N° du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description générale.
	1902.		
14661	31 juill.	Dominion Bridge Co., lim.	Construire ponts à Brass-Point et au débarcad. Beckett.
14675	27 août.	Hamilton Bridge Works Co., lim.	" pont à la station de Kingston-Mills.
14676	27 "	Bellhouse, Dillon et Cie.....	Délivrer 900 barils de ciment.
*14700	12 avril.	M. Ryan.....	" bois de construction pour 1902-03.
	1903.		
14961	1er juin.	"	" " 1903-04.

7.—CANAL DE LA TRENT.

	1902.		
14651	29 juill.	Canadian Portland Cement Co., lim.	Délivrer 14,000 barils de ciment.
	1903.		
14955	4 mai .	" " ..	" 10,000 "
14956	22 avril.	Lakefield Portland Cement Co., lim.	" 6,000 "
15003	29 mai .	D. Conroy.	Gazonner près de l'écluse de chute n° 1, Peterborough, Ont.

8.—CANAL WELLAND.

	1902.		
14716	17 oct, .	Hamilton Bridge Works Co., lim.	Construire ponts à la "Jonction", près de Welland, et à "Stone Bridge" dans Humberstone.
14735	8 nov..	Joseph Battle	Constr. substructure de pont tournant à la "Jonction".
14736	8 "	"	" " "Stone-Bridge".
	1903.		
14817	7 janv.	Magann et Phin	Enlèv. des trav. de la pile centrale à Junction-Bridge.
14821	9 "	Hogan et MacDonell..	" " " Stone-Bridge.
14858	24 "	Mason, Gordon et Cie.....	Fournir bois de construction.
14860	28 "	Cunningham et Cuthbert.....	" fontes en fer, etc.
14926	6 mai .	McCleary et McLean...	" bois de const., bois de service, etc.
14964	22 "	Joseph Battle	" 1,500 poteaux de cèdre.
15035	27 juin..	The Lincoln Electric Light & Power Co., lim.	" courant électrique pour les besoins du canal, etc.

*Trop tard pour le rapport de l'année dernière.

GERARD RUEL,
Greffier en loi.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
24 août 1903.

CHUTES D'EAU ET AUTRES PROPRIÉTÉS PUBLIQUES LOUÉES PAR LE MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

N°

CHUTES d'eau et autres propriétés publiques louées par le ministère des

1.—CHEMIN DE FER

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locataires.	Propriété louée.
	1902.		
14743	15 nov. ...	Ville de Amherst.....	Privilège de poser des tuyaux d'égout à travers les terrains du chemin de fer à Amherst, N.-E.
14753	28 " ...	Strathcona Coal Co., lim	Terrain à Shédiac, N.-B.....
	1903.		
14861	10 fév.....	J. H. Langis.....	Terrain à Sainte-Luce, Qué.....
14863	6 " ...	R. Dand.....	Terrain à New-Glasgow, N.-E.....
14869	1er " ...	Rév. G. Howcroft.....	Terrain à Mulgrave, N.-E. .....
14900	30 janv. ..	Imperial Oil Co., lim.	Terrain à Shédiac, N.-B.....
14901	30 " ...	" "	Terrain à Montmagny, Qué.....
14904	8 avril...	M. Pelrine.....	Terrain au Havre-au-Bouche, N.-E.....
14907	9 " ...	A. Gallant.....	Terrain à Millstream, Qué.....
14962	27 mai. ...	Imperial Oil Co., lim.	Terrain à Campbellton, N.-B.....
14970	12 " ...	Canada Railway News Co	Privilège de vendre des journaux, livres, etc., sur tous les trains à voyageurs.
14987	17 avril...	Mary E. McManus à Sa Majesté.	Maisons n°s 131 et 133 sur le côté est de la rue Hollis, Halifax, N.-E.

2.—CANAL

	1902.		
14703	25 sept. .	Commissaires d'écoles de la paroisse de St-Stanislas de Kotska.	Lot n° 12 et parties des lots n°s 1 et 2, dans la paroisse de Saint-Stanislas de Kotska.
14731	7 nov. ...	Z. Grenier	Maison à l'écluse n° 7.....
	1903.		
14891	30 mars...	Théo. Groulx.....	" " 9.....
14896	30 " ...	O. Gendron	Maison en amont de l'écluse n° 10.....
14897	30 " ...	N. Poirier	Maison entre les écluses 6 et 7.....
14898	30 " ...	Alp. Daoust.....	Moitié de maison 200 pds en aval de l'écluse n° 11...
14899	30 " ...	Wm. Doucet.....	" entre les écluses 9 et 10.....
14906	30 " ...	P. Hogue	" en aval de l'écluse n° 11.....
14986	6 juin ...	Montreal Cotton Co	Privilège d'ériger outillage pour décharger de la houille sur la digue du gouvern. à Valleyfield.

3.—CANAL

	1903.		
14966	15 mai. ...	Wm. Brierton	Partie du lot cad. n° 142, dans le 1er rang du canton de Chatham, comté d'Argenteuil.

4.—CANAL

	1903.		
14969	4 mai. ...	Cie d'éclairage et de force motrice de Montréal.	Terrain en amont de l'écluse n° 3.....

3.

Chemins de fer et Canaux dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1903.

INTERCOLONIAL.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Conditions des paiements.		
				Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
				$ c.		
.....	.....	Durant bon plaisir..	1er sept. 1902..	1 00	1er sept.....	1er sept. '02.
560 pds carrés.	.....	"	1er oct. 1902..	1 00	30 juin	30 juin '02..
1,260 pds car..	.....	"	1er fév. 1903..	5 00	30 "	1er fév. '03..
1·06 acre	.....	"	1er juill. 1902..	5 00	30 "	6 " '03..
0·03 "	.....	"	1er janv. 1903..	1 00	30 "	1er " '03..
800 pds carrés.	.....	"	1er oct. 1902..	5 00	30 "	30 janv. '03..
1,000 pds car..	.....	"	1er " 1902.	5 00	30 "	30 " '03..
80 pds car.....	.....	"	1er déc. 1902..	1 00	30 "	1er déc. '02..
3,750 pds car..	.....	"	1er " 1902..	1 00	30 " ..	1er " '02..
1,000 "	.....	"	1er août 1902..	5 00	30 "	27 mai '03..
.....	.....	3 ans	1er mai 1903..	6,000 00	Mensuellem.	
.....	.....	5 "	1er " 1903..	1,600 00	Trimestriel..	

BEAUHARNOIS.

25,185 pds car.	.....	Durant bon plaisir..	1er sept. 1902..	1 00	1er sept.....	1er sept. '02.
.....	.....	"	1er nov. 1902..	1 00	Par mois ...	
.....	.....	"	1er fév. 1903..	2 00	"	
.....	.....	"	1er janv. 1903..	2 00	"	
.....	.....	"	1er " 1903..	1 00	"	
.....	.....	" ...	1er " 1903..	1 50	"	
.....	.....	"	1er " 1903..	2 00	"	
.....	.....	" ...	1er " 1903..	1 50	"	
.....	.....	" ...	1er " 1903..	10 00	1er juin	1er juin '03..

CARILLON.

121,975 pds car.	.....	Durant bon plaisir..	1er mai 1903..	5 00	1er mai. ...	1er mai '03..

CHAMBLY.

37,350 pds car.	.....	Durant bon plaisir..	1er mai 1903..	150 00	1er mai.....	1er mai '03..

N° 3.—CHUTES d'eau et autres propriétés louées par le

5.—CANAL DE LA

N° du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Propriété louée.
	1902.		
14685	28 août...	Jno. R. Farran.....	Privilège de placer un abri à chaloupes près de l'extrémité sud-ouest de l'entrée inférieure de la jetée.
14729	27 sept...	R. et J. Sheets.....	Privilège de placer un abri à chaloupes sur la partie du lot 25, con. 1, canton d'Osnabruck.....

6.—CANAL DES

	1902.		
14728	18 oct....	Village des Iroquois	Privilège de placer un câble électrique au-dessus du canal à l'écluse n° 25.....

7.—CANAL

	1902.		
14695	9 sept...	L. Cushing.....	Parties des lots nos 7 et 8, rang d'avant, canton de Chatham, Qué.....

8.—CANAL

	1902.		
14559	11 juillet..	W. W. Ogilvie Milling Co ...	Terrain sur le bassin n° 2, côté sud du canal .....
14560	11 " ..	" "	" " .....
14633	3 " ..	W. Rutherford & Sons Co., Ltd.	Privilège d'entretenir une voie de chemin de fer, etc., à Saint-Henri .....
14634	3 " ..	Canada Cold Storage Co., Ltd ..	Privilège de poser un tuyau de 12 pcs et de prendre de l'eau du canal près du bassin n° 2 .....
14637	3 " ..	A. F. Dawes.	Terrain sur le côté N.-O. du canal à Lachine.....
14647	29 juillet..	Lachine Rapids Hydraulic and Land Co.	Privilège d'ériger une ligne de poteaux, etc.....
14653	30 " .	Montreal Stock Yards Co.....	Privilège de poser un tuyau de 8 pcs et un de 4½ pcs, et de prendre de l'eau.....
14683	28 août....	Cie de navigation Richelieu et Ontario	Occuper le hangar à farine n° 2 du gouvernement sur le bassin Saint-Gabriel .....
14698	9 sept....	Cie de ch. de fer Grand-Tronc..	Privilège de poser un embranchement de chemin de f. du garage du locataire sur la rive nord du canal.
14807	31 déc....	F. Tremblay	Lot d'emmagasinage n° 11 entre les bassins Saint-Gabriel nos 3 et 4, quartier Sainte-Anne.....
	1903.		
14877	1er fév....	Montreal Light, Heat & Power Co.	Privilège de poser deux tuyaux de 12 pcs et prendre de l'eau du bassin n° 2 .....
14883	9 mars .	Dominion Bridge Co., Ltd	Privilège de construire une grue roulante sur les terrains du canal près de leurs usines à Lachine.
	1902.		
*14886	1er mai...	Royal Insurance Co. à Sa Majesté.	Bureaux dans les bâtiments du bailleur à Montréal..

* Trop tard pour le rapport de l'année dernière.

POINTE FARRAN.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Conditions des paiements.		
				Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
				$ c.		
....	....	Durant bon plaisir..	1er mai 1902...	1 00	1er mai.....	1er mai '02..
....	....	" ..	1er août 1902..	1 00	1er août ...	1er août '02..

GALOPS.

.. . .	.....	Durant bon plaisir..	1er sept. 1902..	5 00	1er sept....	1er sept. '02.

GRENVILLE.

9½ acres.....	.....	Durant bon plaisir..	1er juillet 1902	5 00	1er juillet...	1er juil. '02 .

LACHINE.

87,276 pds car.	250 ch.-vapeur.	21 ans, renouvelable.	1er janv. 1902.	2,220 00	Semi-annuellem.	1er janv. '02.
22,400 " .	550 ch.-vapeur.	" ..	1er " 1902.	3,780 00	" ..	1er " '02.
....	....	Durant bon plaisir..	1er juin 1902..	65 00	1er juin.....	1er juin '02 .
.....	.....	" ..	1er mai 1902..	120 00	1er mai.....	1er mai '02..
15,480 pds car.	... .	" ..	1er " 1902..	50 00	1er "	
. .. .	.....	Durant bon plaisir..	1er juillet 1902	1 00	1er juillet...	1er juillet '02
. . ..	....	" ..	1er juin 1902..	120 00	1er juin. ..	1er juin '02..
.. ..	....	" ..	1er août 1902..	75 00	Semi-annuellem.	1er août '02 .
.....	... .	21 ans	1er sept. 1902.	1 00	1er sept.....	1er sept. '02.
11,607 pds car.	.. ..	Durant bon plaisir..	1er mai 1902..	145 09	1er mai.....	1er mai '02..
....	....	" ..	1er janv. 1903.	300 00	1er janvier..	1er janv. '03.
....	..... .	" ..	1er mars 1903.	1 00	1er mars....	1er mars '03.
....	....	5 ans.....	1er mai 1902..	2,200 00	Mensuellem.	1er août '02.

N° 3.—CHUTES d'eau et autres propriétés publiques

8.—CANAL

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Propriété louée.
	1903.		
14892	23 mars...	G. E. Jaques.....	Hangars n°s 4 et 5 sur le côté sud du bassin n° 2....
14911	7 avril ..	Hector Bourgouin	Lot d'emmagasinage n° 7 entre les bassins Saint-Gabriel n°s 3 et 4, quartier Sainte-Anne.
14913	21 " ..	Montreal Rolling Mills Co	Vieux chenal du canal entre l'île n° 5 et la levée nord du canal, etc.
14914	21 " ..	Canada Switch & Spring Co.....	Privilège de poser un tuyau de 10 pcs et prendre de l'eau du canal près de la rue Saint-Etienne.
14943	30 mars...	S. H. Phippen *et al.* à Sa Majesté.	Partie de lot n° 10, con. 9, township de Huntingdon, comté de Hastings, Ont.
14967	4 mai....	Tremblay et Riendeau.....	Lot n° 6 entre les bassins Saint-Gabriel n°s 3 et 4, quartier Sainte-Anne.

9.—CANAL

	1903.		
15007	1er mai...	Lenora Bonter.....	Terrain sur la levée nord du canal, con. "B", township de Murray, Ont.

10.—CANAL DU

	1903.		
14822	2 janvier.	Min. de la Marine et des Pêcher.	Partie du lot n° 30, 1re concession du township de Williamsburg.

11.—CANAL

	1902.		
14635	21 juillet..	Wm. E. Beaton.....	Privilège d'ériger un quai sur les terrains du canal entre les lots "H" et "I", con. "C", Nepean.
14636	21 " ..	Alex. Graham....	" " "
14648	29 " ..	Consumers Electric Co., lim.....	Privilège d'ériger une ligne de 10 poteaux .....
14696	9 sept ...	Lawrence Kilroe.....	Terrain en face de la moitié nord du lot 8, dans les con.1 et 2, township de Nepean.
	1903.		
14873	5 février.	James P. Ryan.....	Lots 2 et 3 à la station d'écluse de Hogsback.....
14936	7 avril...	Dominion Supply Co., lim.....	Terrain sur le côté sud du bassin à Ottawa..... ...
14942	22 mai ...	Ottawa Est.....	Privilège de passer un tuyau d'égout de 18 pcs de la rue William à la rivière Rideau.
14968	4 " ...	The Silicate Brick Co. of Ottawa, lim.	Partie du lot "G", con. "C", sur la riv. Rideau, township de Nepean.
14990	12 juin ...	H. Patterson.....	" " "

louées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, etc.—*Suite.*

LACHINE.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Conditions des paiements.		
				Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
				$ c.		
.....	.....	Durant bon plaisir..	1er mars 1903	150 00	Semi-annuellem.	1er mars '03
11,607 pds car.	.....	"	15 juillet 1902	145 09	15 juillet....	15 juillet '02
.....	.....	" ...	1er avril 1903	1 00	1er avril....	1er avril '03
.....	.....	"	1er mai 1903	100 00	1er mai.....	1er mai '03
2 acres.....	.....	2 ans.....	1er avril 1903	.....	.....	.....
11,607 pds car.	.....	Durant bon plaisir..	1er mai 1903	145 09	1er mai.....	1er mai '03

MURRAY.

0·145 acre	.....	Durant bon plaisir..	1er mars 1903	5 00	1er mars....	1er mars '03

RAPIDE PLAT.

0·06 acre.....	.....	Durant bon plaisir..	1er janv. 1903	1 00	1er janv.....	1er janv. '03

RIDEAU.

1,200 pds car..	.....	Durant bon plaisir..	1er juin 1901	1 00	1er juin. ...	1er juin '02
3,412½ pds car.	.....	"	1er " 1901	3 00	1er "	1er " '02
.....	.....	"	1er juillet 1902	1 00	1er juillet..	1er juillet '02
11 acres.....	.....	"	1er janv. 1895	8 25	1er janv ...	1er janv. '95
4·80 et 5·73 chaînes car.	.....	"	1er fév. 1903	6 00	1er fév.....	1er fév. '03
2,250 pds car..	.....	"	1er avril 1903	60 00	1er avril....	1er avril '03
.....	.....	"	1er juin 1903	1 00	1er juin.....	1er juin '03
2·38 acre	.....	21 ans.....	1er mai 1903	100 00	1er mai.....	1er mai '03
0·13 acre.....	.....	Durant bon plaisir..	1er " 1903	5 00	1er "	1er " '03

N° 3.—Chutes d'eau et autres propriétés publiques

12.—CANAL DU

Numéro de bail.	Date de la signature.	Locataire.	Propriété louée.
	1902.		
14714	22 août ..	Queen City Oil Co., lim.	Terrain au N. de la jetée de l'entr. d'aval, Saut-Ste-M.
14797	18 déc. ..	Union Petroleum Co. of Canada, lim.	" au Saut-Sainte-Marie
*14879	29 mars .	Cie de chemin de fer Algoma-Central et Baie-d'Hudson.	Partie de l'île Sainte-Marie et eaux adjacentes au Saut-Sainte-Marie.

13.—CANAL

	1902.		
14757	28 nov. ..	Cie de ch. de fer du Cap-Breton.	Privilège de poser des rails sur la réserve du canal...
	1903.		
14876	1er fév. ..	" " ..	Terrain dans le comté de Richmond, N.-E.

14.—CANAL DE

	1903.		
14965	23 avril ..	Wm. MacKenzie	Parties des lots 51 et 52, 9e con., township d'Eldon, comté de Victoria, Ont.

15.—CANAL

	1902.		
14660	29 juillet..	Cie de téléphone Bell du Canada	Privilège de poser un câble au-dessus du canal près du pont tournant à Sainte-Catherine
14682	28 août ..	Penman Manufacturing Co., lim.	Pouvoir d'eau à l'écluse 22
14697	9 sept. ..	H. Dawdy	Partie du lot 247, Welland, Ont
14744	8 nov. ..	Comm. de l'aqueduc de Merritton	Privilège de poser un tuy. de 4 pcs en amont de l'éc. n° 9
14792	10 déc. ..	R. W. Campbell	Terrain à l'ouest de la jetée O. à Port-Dalhousie, Ont.
14793	10 " ..	M. Beatty et Fils	Partie du lot 247, dans le tp de Thorold, Ont., etc.
14816	31 " ..	Hamilton Electric Light & Cataract Power Co., Ltd.	Prise d'eau du lac Erié
	1903.		
14826	16 janv...	Helen Campbell	Terrain dans Welland. Ont..
14868	1er mars .	Wm. P. Dixon	Parties des lots 31 et 49, dans le tp de Thorold, Ont.
14902	7 avril ..	Donner, Wilson et Cie	Terrain à Port-Colborne, Ont.

* Trop tard pour le rapport de l'an dernier.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 24 août 1903.

louées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, etc.—*Suite.*

SAUT-SAINTE-MARIE.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Conditions des paiements.		
				Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
				$ c.		
2,500 pds carr.	.....	Durant bon plaisir..	1er juill. 1902.	10 00	1er juillet...	1er juill. '02
6,000 pds carr.	.....	" ..	1er déc. 1902.	10 00	1er déc....	1er déc. '02
17.68 acres....	.....	21 ans	1er avril 1902.	400 00	1er avril...	1er avril '02

SAINT-PIERRE.

.....	.....	21 ans, renouvelable.	1er juill. 1902.	2 00	1er juillet...	1er juill. '02
1·72 acre.....	.....	" ..	1er janv. 1903.	30 00	1er janvier..	1er fév. '03

LA TRENT.

$4\frac{7}{12}$ acres.....	.....	Durant bon plaisir..	1er avril 1903.	8 00	1er avril...	1er avril '03

WELLAND.

.....	.....	Durant bon plaisir..	1er juill. 1902.	1 00	1er juillet...	1er juill. '02
.....	150 ch.-vap....	21 ans	1er " 1902.	4 00 par ch.-vap.	Semi-annuellement.	1er " '02
1·06 acre.....	.....	Durant bon plaisir..	1er août 1902.	1 00	1er août	1er août '02
.....	.....	" ..	1er mai 1902.	5 00	1er mai.....	1er mai '02
0·34 acre.....	.....	" ..	1er nov. 1902.	5 00	1er nov.....	1er nov. '02
0·65 acre.....	.....	" ..	1er " 1902.	40 00	1er "	1er " '02
.....	700 p.c. par sec.	21 ans	1er janv. 1903.	30 00 par pd. cub.	Semi-annuellement.	.....
0·03 acre.. ...	.....	Durant bon plaisir..	1er " 1903.	10 00	1er janv....	1er janv. '03
2·4 acres.....	.....	" ..	1er mars 1903.	10 00	1er mars. . .	1er mars '03
0·45 acre	.....	" ..	1er avril 1903.	10 00	1er avril....	1er avril '03

GERARD RUEL,
Greffier en loi.

N°

PROPRIÉTÉS cédées et réclamations pour dommages abandonnées, ministère des

1.—CHEMIN DE FER

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Lot.	District.
*14803	18 mars '96	John Morton	Partie n° 165, groupe 111, et partie n° 410, groupe 1, tp 17.	New-Westminster
*14805	5 mai '02	F. Hussey *et al*	Parties n°s 64, 65 et 66, groupe 1	Yale

2.—CHEMIN DE FER

*14672	21 juin '02	F. Demers	Partie du lot n° 611	Saint-Nicolas
*14673	6 déc. '01	L. A. Gilbert *et al*	Terrain à	Saint-Jean
*14674	6 mai '02	A. M. Bent *et al*	Terrain sur le côté N. de la rue Park, et dommages.	Amherst
*14711	4 janv. '02	Jos. A. Likely *et ux*	Terrain à	Saint-Jean
*14715	19 nov. '00	Laura Murphy	Partie du lot cad. n° 25, quartier Saint-Laurent.	Lévis
14764	16 sept. '02	David Lemoine	Partie du lot n° 1323	Grantham
14835	24 nov. '02	John Fraser	Terrain à	Rivière du Milieu
14915	14 avril '03	Dept. Indian Affairs	"	Sydney
14925	16 août '02	M. Trail *et al*	"	Halifax
14944	20 avril '03	G. H. McFetridge *et ux*	"	Milford
14945	20 " '03	J. G. Kerr *et ux*	"	"
14957	2 mai '03	E. L. Carter *et ux*	"	Londonderry
14958	5 " '03	F. D. Sibley *et ux*	"	Alton
14971	11 " '03	F. Chisholm *et ux*	"	Rivière James
*14975	25 mars '02	R. McDonald *et al*	"	Garage d'Estmere
*14976	29 nov. '01	J. A. Dickey *et al*	"	Garage d'Oxley
*14977	26 mai '02	John Adams	"	Frosty-Hollow
*14978	1er fév. '02	C. B. Langille	"	Garage de Landsburg
*14979	25 juin '02	A. W. Wilson *et ux*	"	Belmont
*14980	22 nov. '01	Ann M. Brown	"	Sydney
*14981	22 sept. '02	Geo. K. Etter	"	Aulac
*14982	8 oct. '02	G. L. McCully	"	Paroisse de Cardwell
*14983	29 juin '01	Sarah E. Hazen	"	Saint-Jean
14984	19 janv. '03	P. Fontaine	"	Jonction de la Chaudière.
14988	20 avril '03	D. Annand *et ux*	"	Milford
14801	3 déc. '02	Thomas Carson		
14888	26 mars '03	Rogers et Taylor		
15147	5 " '03	Ed. Keays		

3.—CHEMIN DE FER

14973	5 mai '03	Eleanor Bain *et al*	Ptie lt n° 190 sur le syst. du droit de pass. pour l'emb. du H.-Murray.	
14933	23 avril '03	Thos. Campbell		

* Trop tard pour le rapport de l'année dernière.

4.

Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903

CANADIEN DU PACIFIQUE.

Comté.	Superficie.	Montant.	Observations.
		$ c.	
.....	.....	1,030 42	
.....	30·55 acres.....	448 70	

INTERCOLONIAL.

Lévis, Qué.....	2,640 pds carrés...	25 00	
Saint-Jean, N.-B.....	38·81 acres.....	17,537 00	
Cumberland, N.-E....	412 pds carrés....	400 00	
Saint-Jean, N.-B.....	8,000 "	$13,680.48 et intérêts à 5 pour 100 du 15 oct. 1900	
Lévis, Qué.....	8,908 "	15,589 00	
Drummond, Qué	0·0723 acres.....	200 00	
Pictou, N.-E.....	31,680 pds carrés..	60 00	
Cap-Breton, N.-E.....	0·66 acres.	550 00	
Halifax, N.-E.....	6,536 pds carr.....	1,706 10	Intérêt sur $3,000 alloué aussi.
Hants, N.-E....	0·25 acres.....	650 00	
"	0·292 "	241 32	
Colchester, N.-E.....	1·5 "	125 00	
"	0·358 "	10 00	
Antigonish, N.-E.. ..	0·118 "	115 00	
Victoria, N.-E.....	0·417 "	45 00	
Cumberland, N.-E....	3·45 "	1 00	
Westmoreland, N.-B..	0·25 "	30 00	
Pictou, N.-E.....	0·104 "	50 00	
Colchester, N.-E.....	0·73 "	25 00	
Cap-Breton, N.-E. ...	0·2 "	100 00	
Westmoreland, N.-B...	1·965 "	100 00	
King, N.-B	1·027 "	530 00	
Saint-Jean, N.-B.....	1,425 pds carrés....	750 00	
Lévis, Qué	7·24 arps	1,520 40	
Hants, N.-E....	0·121 acres.....	100 00	
.....	.....	75 00	Décharge, dommag. *re* fermeture de traverse.
.....	.....	4,000 00	" louage de matériel.
.....	.....	200 00	" toutes réclamat. en rapport avec terrains pris pour droit de passage, etc.

DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

.....	1·32 acres.....	150 00	
.....	.....	.....	Décharge, ouvrage fait à l'entreprise, n° 14361.

N° 4.—Propriétés cédées et réclamations pour dommages abandonnées, ministère

4.—CANAL

N° du titre.	Date de la signature.	Concédant.	Lot.	District.
14830	22 janvier '03	N. Métivier	Terrains à	Chambly Basin

5.—CANAL

14794	10 nov. '02.	P. N. Tait *et ux*	Partie du lot 8, île de Sheik	Canton de Cornwall
14857	17 fév. '03.	N. A. Sheets.	Lots sur les îles Marshy et Sheik.	" "
14946	16 mai '03.	P. N. Tait	Partie du lot 1, île de Sheik	" "
15162	7 mars '03.	Sam. Moss *et ux*	Part. N. du lot 16 "	" "

5.—CANAL

14847	2 fév. '03.	J. D. Rombough	Partie du lot 27, con. 1	Canton de Cornwall
15165	27 déc. '02.	The Gilbert Blasting and Dredging Co., limitée.		

6.—CANAL DE

14663	31 juill. '02.	Rév. N. T. Lemoyne	Ile Wilson dans la rivière Ottawa	
*14668	25 juin '02.	M. Griffin	Ile Griffin " "	
*14669	24 " '02.	Wm. McVeigh, *et al*	Lots 11 et 12, rang 1	Canton de Litchfield
*14679	21 " '02.	Bryson Village	Rues Front, George et Cobb.	

7.—CANAL DE LA

14720	27 sept. '02.	R. S. et J. A. Sheets	Lots 15 et 16, Pointe Farran	
15160	16 juill. '03.	Ira Empy, *et al*	½ O. du lot 28, con. 1	Canton d'Osnabruck

8.—CANAL DES

14702	30 juill. '02.	J. Wallace, *et ux*	Parties ½ E. du lot 34, con. 1	Canton de Matilda
14932	21 oct. '02.	A. Morrison	Pt ½ E. du lot 37, con. 1	"
14710	24 sept. '02.	H. Redmond	Lot 28, con. 1	"
14721	24 " '02.	J. Kavanagh, *et al*	Pts des lots 5 et 6, bloc 8	Village Iroquois
15002	25 juin '03.	Ann Lavis	Lot 3, Block 8	"

9.—CANAL

14854	10 janv. '03.	W. Goodrich	Maison, hangar en bois, etc	Canton de Murray

des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903—*Suite.*

CHAMBLY.

Comté.	Etendue de terrain.	Montant.	Observations.
		$ c.	
....	.....	40 00	Décharge, dommag. causés par l'inondat., etc.

CORNWALL.

Stormont, Ont.....	15 acres.....	$1,375 et intérêt sur $1,400 à 6 p. 100.	
"	8·67 "	945 56	
"	62 "	6,250 00	
"	10·85 "	2,007 85	

CORNWALL.

Stormont, Ont.....	.....	$150 et intérêt....	Décharge, dommages.
.....	.....	16,480 00	" ouvrage suppl., etc., *re* agrandissem. des sect. 5, 6, 7 et 8 du canal.

LA CULBUTE.

.....	.....	75 00	Déch., dommages causés par l'inondation.
.....	.....	50 00	" " "
Pontiac, Qué	.....	160 00	" " "
"	.....	250 00	" " "

POINTE FARRAN.

Stormont.....	.....	200 00	Décharge, dommages causés par dépôt de terre en face des lots.
"	.....	150 00	Décharge, dommages *re* privation d'accès aux eaux du fleuve Saint-Laurent.

GALOPS.

Dundas, Ont.....	0·551 acres	94 30	
"	0·87 "	900 00	
"	.....	300 00	Décharge, dommages.
.....	.....	350 00	" " *re* élévation du grand chemin en face des lots.
"	.....	455 47	Décharge, dommages.

MURRAY.

Northumberland, Ont.	.....	500 00	

N° 4.—PROPRIÉTÉS cédées et réclamations pour dommages abandonnées au ministère

10.—CANAL DE

N° du titre.	Date de la signature.	Concédant.	Lot.	District.
15161	17 juin '03..	Alex. Methot.....	Parties des lots 16 et 24.....	Paroisse Saint-Ignace....
14800	27 déc. '02..	M. Beatty et Fils.	.. ..	.. ..

11.—ECLUSE DE

14691	4 sept. '02.	A. Lamarche.....	....	.....

12.—CANAL DE

*14730	26 mai '02..	P. Campbell, *et ux*.....	Pties du lot 9, con. 10	Canton de Thorah .....
14734	12 juill. '02..	H. Murray.....	Ptie ½ E., lot 3, con. "A".....	" Mara .. ....
*14804	25 juin '02..	D. McCuaig, *et al*.....	Pties du lot 9, con. 10..... .	" Thorah.....
14843	27 janv.'03..	Jno. Barrett, *et ux*.....	Ptie ½ O. du lot 2, con. 7..... ...	" Carden ....
14880	11 fév. '03..	R. Nelson, *et ux*.	Pties du lot 11, con. 8	" Douro.....
14894	30 janv.'03..	Ed. Kennedy..... .	Ptie du lot 14, con. "C"..... ...	" Mara . .... .
14895	26 fév. '03..	Laura E. Wescott.....	Ptie ½ S. du lot 10, con. 10..	" Thora ... ..
14912	29 nov. '02 .	G. McFadden	Ptie ½ O. lot 24, con. 1.....	" Eldon. ....
15146	3 juin '03..	Sam. Nelson, *et ux*.....	Pt. du lot 28, con. 7 ; ptie du bloc "W," Lakefield.	" Smith. .....
15175	30 déc. '02..	Joseph Hodgson.... ...	Pt. du lot 14, con. "C".....	" Mara.....
14756	13 nov. '02..	C. D. Crawford.....	Lot 4, au N. de la rue du Pont et à l'est de la rue Water, Lakefield.	" Smith. ... .
14912	29 " '02..	G. McFadden...	½ O. du lot 24, con. 1..... ...	" Eldon ... ...

13.—CANAL

14836	12 janv.'03..	C. J. Augustine, *et al*....	Pt. Lot 28.....	Canton de Humberstone.

* Trop tard pour le rapport de l'an dernier.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 24 août 1903.

des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903—*Fin.*

SOULANGES.

Comté.	Etendue de terrain.	Montant.	Observations.
		$ c.	
Soulanges, Qué.	0·60 acres.....	187 69	
.....	.....	.....	Décharge de toutes réclamations *re* expropriation de la carrière de Stewart.

SAINTE-ANNE.

.....	.....	40 00	Décharge, dommages *re* blessures à un attelage de chevaux.

LA TRENT.

Ontario, Ont.....	0·75 acres	100 00	
"	1·10 "	175 00	
"	0·088 "	7 00	
Victoria, Ont.....	15·26 "	525 00	
Peterborough, Ont....	5·86 "	327 10	
Ontario, Ont	0·08 "	20 00	
"	0·10 "	20 00	
Victoria, Ont.....	1·20 "	120 00	
Peterborough, Ont....	2·65 "	$2,500 et intérêt.	
Ontario, Ont.....	0·1 "	10 00	
Peterborough, Ont....	.....	250 00	Décharge, dommages *re* élévation du grand chemin.
Victoria, Ont.....	.....	120 00	Décharge, dommages.

WELLAND.

Welland, Ont.....	0·02 acres	400 00	

GERARD RUEL,
Greffier en loi

PARTIE V

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION

1902

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION, 1902.

RECETTES.

Le total des recettes, à l'exclusion des loyers de chutes d'eau pour deux ans, est comme suit :—

Pour 1901	$ 250,949 57
Pour 1902	227,577 93

En comparant la statistique de 1901 à celle de 1902, on verra que les recettes brutes ont diminué de $23,371.64.

	Augmentation.	Diminution.
Sur le canal Welland	$ 11,902 76	.....
" les canaux du Saint-Laurent		$ 32,077 15
" le canal Chambly		2,151 21
" les canaux de l'Ottawa		800 07
" le canal Rideau		323 23
" le canal Saint-Pierre		264 98
" les canaux de la Vallée de la Trent	270 64	.....
" le canal Murray	21 60	.....
" le canal du Saut-Sainte-Marie	50 00	.....
Total	$ 12,245 00	$ 35,616 64
Total, diminution		23,371 64

État des recettes ainsi que des augmentations et diminutions sur tous les canaux pour les saisons de navigation depuis 1891 jusqu'à 1902, inclusivement.

Années.	Recettes.	Augmentation.	Diminution.
1891	$ 350,351 97	$ 2,292 46	.....
1892	358,711 04	8,359 07	.....
1893	348,012 00	.....	$ 10,699 04
1894	307,824 67	.....	40,187 33
1895	283,211 41	.....	24,613 26
1896	350,061 03	66,849 62	.....
1897	346,758 87	.....	3,302 16
1898	341,679 23	.....	5,079 64
1899	291,652 37	.....	50,026 86
1900	269,116 25	.....	22,536 12
1901	250,949 57	.....	18,166 68
1902	227,577 93	.....	23,371 64

Pour se rendre à la demande renouvelée des expéditeurs de Montréal et de l'administration de la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, à l'effet de réduire les péages sur certains produits agricoles, Son Excellence le Gouverneur général en conseil a autorisé, le 1er avril 1902, la réduction suivante sur des canaux :—

Pour la saison de 1902 les péages des canaux pour le passage des produits alimentaires suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, allant à l'est par le canal Welland, 10 centins par tonne, et pour le passage vers l'est par les

canaux du Saint-Lau ent, seulement 10 centins par tonne : le paiement du tarif de 10 centins par tonne pour le passage par le canal Welland donnant droit au passage libre des mêmes produits par les canaux du Saint-Laurent ou quelque partie de ces canaux ; de plus, pour aucun des produits en question venant du Parry-Sound par la ligne du chemin de fer Canada-Atlantique et apporté à l'élévateur de Coteau-Landing, le tarif d'entier parcours de cet endroit à Montréal sera de 2½ centins par tonne.

Par suite de cette diminution des taux de péages ci-dessus mentionnée, applicable à ces produits alimentaires, qu'elle qu'en fût la destination, on a perçu seulement le tarif réduit de 10 centins et de 5 centins respectivement par tonne, et par conséquent il n'y a pas eu de remise sur ces articles en 1902.

Il est bon d'observer, toutefois, que la diminution des droits de péages de 20 à 10 centins par tonne sur les produits en question pour passage par le canal Welland s'élève à $31,216.60.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois, seigle et blé passée par le canal Welland, et partie de ports situés à l'ouest de Port-Colborne, durant une période de 20 années, se décompose comme suit :—

Quantité expédiée à Montréal.		Quantité sur laquelle il a été payé plein péage.	
		A des ports d'Ontario.	Quantité expédiée de ports des Etats-Unis à des ports des E.-U.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1882	180,694	.....	63,881
1883	186,814	10,650	121,876
1884	142,194	12,153	104,537
1885	96,569	11,909	117,346
1886	203,940	9,881	151,551
1887	185,034	11,838	134,868
1888	160,358	25,599	169,664
1889	267,769	19,075	213,766
1890	288,513	16,899	245,932
1891	295,509	6,805	202,710
1892	261,954	8,942	201,540
1893	501,806	25,555	222,958
1894	273,651	16,699	203,979
1895	* 231,491	32,096	133,823
1896	461,049	73,386	160,372
1897	560,254	53,257	157,756
1898	519,532	31,279	144 612
1899	332,746	40,197	68,011
1900	244,661	17,525	84,589
1901	151,566	13,732	83,370
1902	208,215	22,787	81,164

* De la quantité de grain descendue à Montréal, il a été transbordé à Ogdensburg en 1891, 17,817 tonnes ; en 1892, 4,341 tonnes ; en 1893, 71,445 tonnes ; en 1894, 23,030 tonnes ; en 1895, 18,987 tonnes ; en 1896, 77,355 tonnes ; en 1897, 89,659 tonnes ; en 1898, 40,257 tonnes ; en 1899, 48,828 tonnes ; en 1900, 38,403 tonnes ; en 1901, 17,387 tonnes, et 34,060 tonnes en 1902.

Les taux de péages sur le grain passant sur le canal Welland, avant 1884, étaient de 20c. par tonne ; depuis cette époque, cependant, des réductions ont été faites d'année en année, par arrêtés du conseil, comme suit :—A la demande pressante d'expéditeurs et autres hommes d'affaires ayant des intérêts dans le commerce de grain, une réduction de la moitié du taux ordinaire de péage a été faite sur le grain descendant à Montréal par les canaux Welland et du Saint-Laurent ; en 1885 et les années suivantes, 1891 comprise, les péages furent réduits à 2c. la tonne.

En 1892, les péages furent abaissés à 2c. la tonne sur le grain descendu par les canaux Welland et du Saint-Laurent et exporté, mais dans ces cas seulement.

En 1893, par arrêté du conseil du 13 février, les péages furent réduits à 10c. la tonne sur le grain expédié à l'est par le canal Welland, quelle que fût la destination, et les mêmes taux de péage furent maintenus pour 1894 par un A. C. du 16 avril 1894.

Pour l'année 1895 (A. C. du 1er avril 1895) les mêmes taux de péage que pour 1894 ont été maintenus.

Pour l'année 1895 (A. C. du 1er avril 1895) les mêmes taux de péage que pour 1894 ont été maintenus.

Pour l'année 1896 (A. C. du 23 avril 1896) les mêmes taux de péage que pour 1895 ont été maintenus.

Pour l'année 1897 (A. C. du 17 avril 1897) les mêmes taux de péage que pour 1896 ont été maintenus.

Pour l'année 1898 (A. C. du 1er juin 1898) les mêmes taux de péage que pour 1897 ont été maintenus.

Pour l'année 1899 (A. C. du 10 avril 1899) les mêmes taux de péage que pour 1898 ont été maintenus.

Pour l'année 1900 (A. C. du 20 février 1900) les mêmes taux de péage que pour 1899 ont été maintenus.

Pour l'année 1901 (A. C. du 3 mai 1901) les mêmes taux de péage que pour 1900 ont été maintenus.

Pour l'année 1902 (A. C. du 1er avril 1902) les mêmes taux de péage que pour 1901 ont été maintenus.

Taxe pour les canaux du Saint-Laurent seulement, 10 centins la tonne.

Il est à remarquer que les marchandises ayant acquitté pleins péages sur le canal Welland peuvent passer par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal sans avoir d'autres droits à payer.

Durant les 10 dernières années, la quantité de produits agricoles, comme il est dit ci-haut, passée par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent et envoyées à Montréal, a diminué de 501,806 tonnes en 1893 à 208,215 tonnes en 1902 ; la quantité de ces mêmes produits passée par le canal Welland provenant de ports des Etats-Unis et en destination de ports des Etats-Unis, a diminué de 222,958 à 81,164 tonnes durant la même période.

La quantité d'orge, sarrasin, maïs, avoine, pois, seigle et blé, arrivée à Montréal par la voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien, durant une période de 13 années, se décompose comme suit :

	Tonnes.
Pour 1890	119,208
1891	184,410
1892	291,680
1893	147,610
1894	60,666
1895	51,114
1896	153,717
1897	228,611
1898	293,391
1899	209,170
1900	229,624
1901	227,700
1902	263,861

La quantité des mêmes produits passée sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent et destinée à Montréal, pendant la même période, a été :—

	Tonnes.
Pour 1890	242,571
1891	320,434
1892	302,899
1893	532,084
1894	288,015
1895	247,550
1896	495,898
1897	604,200
1898	575,097
1899	372,291
1900	295,928
1901	203,316
1902	242,225

Les expéditions comparatives de grain faites par la route du Saint-Laurent, ainsi que par voie ferrée et voie navigable à travers l'Etat de New-York, sont comme suit :—

QUANTITÉ DE GRAINS ENVOYÉE AUX PORTS OCÉANIQUES PAR VOIES CONCURRENTES.

La quantité de grain et de pois passée par l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent en destination de Montréal, se décompose comme suit :

	Tonnes.
Pour 1901	203,316
1902	242,225
Accusant une augmentation de	38,909

La quantité de grain et de pois transportée à Montréal par les voies ferrées, le Grand-Tronc et le Pacifique Canadien, se décompose comme suit :

	Tonnes.
Pour 1901	227,700
1902	263,861
Accusant une augmentation de	36,161

La quantité de grain arrivée aux ports de marée par les canaux de New-York, se décompose comme suit :

	Tonnes.
Pour 1901	355,760
1902	318,677
Accusant une diminution de	37,083

La quantité de grain transportée aux ports de marée par les chemins de fer de New-York, se décompose comme suit :—

	Tonnes.
Pour 1901	4,630,479
1902	4,558,536
Accusant une augmentation de	71,943

Les augmentations et diminutions de 1902, comparées à celles de 1901, sur les différentes routes qui se font concurrence pour le commerce de transport aux ports océaniques, se décompose comme suit :—

—	Augmentation.	Diminution.	Augmentation.	Diminution.
	Tonnes.	Tonnes.	Pour cent.	Pour cent.
Sur les canaux du Saint-Laurent	38,909	.....	19·14	.....
" ch. de fer Canad. du Pacifique et Grand-Tronc.	36,161	.....	15·89	.....
" canaux de New-York	.....	37,083	.....	10·43
" chemins de fer de New-York	.....	71,943	.....	1·56

En consultant l'annexe U, on constatera que la quantité de fret transportée de ports situés à l'ouest de Port-Colborne à des ports des Etats-Unis, Oswego, Ogdensburg, etc., a diminué de 299,392 tonnes en 1891 à 261,078 tonnes en 1902, et la quantité des ports d'Ontario, entre Port-Dalhousie et Cornwall, a augmenté de 54,315 tonnes en 1891 à 55,733 tonnes en 1902. La quantité descendue à Montréal accuse une diminution allant de 309,593 tonnes en 1901 à 250,475 en 1902.

TRANSBORDEMENT DE GRAIN.

La quantité de grain transportée par le canal Welland dans des vaisseaux canadiens et américains à destination de Kingston et de Prescott a été, pendant 15 ans, comme suit :—

Dans les navires canadiens il y a eu en—

				Tonnes.
1888,	182	cargaisons,	quantité d'ensemble	143,025
1889,	208	"	"	165,117
1890,	203	"	"	184,275
1891,	209	"	"	190,664
1892,	158	"	"	159,018
1893,	146	"	"	148,962
1894,	125	"	"	159,145
1895,	123	"	"	136,617
1896,	196	"	"	227,912
1897,	180	"	"	229,265
1898,	166	"	"	224,021
1899,	162	"	"	221,306
1900,	325	"	"	183,200
1901,	112	"	"	132,558
1902,	131	"	"	175,514

Dans les navires américains il y a eu en—

				Tonnes.
1888,	60	cargaisons,	quantité d'ensemble	43,667
1889,	114	"	"	108,358
1890,	35	"	"	35,560
1891,	77	"	"	90,153
1892,	89	"	"	109,812
1893,	257	"	"	328,269
1894,	84	"	"	106,236
1895,	56	"	"	73,987
1896,	158	"	"	217,978
1897,	197	"	"	285,847
1898,	339	"	"	464,852
1899,	167	"	"	205,571
1900,	259	"	"	163,575
1901,	135	"	"	123,229
1902,	135	"	"	136,652

Dix-neuf navires canadiens et 17 navires américains ont transporté des cargaisons de 34,804 tonnes en 1902, 23 navires canadiens et 2 navires américains ont transporté des cargaisons intactes de 17,303 tonnes à Montréal en 1901, 15 cargaisons de 7,924 tonnes en 1900, 2 cargaisons de 558 tonnes en 1899, 7 cargaisons de 2,426 tonnes en 1898, 7 cargaisons de 2,324 tonnes en 1897, 3 cargaisons de 1,176 tonnes en 1896, 4 cargaisons de 1,344 tonnes en 1895, 2 cargaisons de 810 tonnes en 1894, aucune en 1893, 2 en 1892 de 924 tonnes, et 3 en 1891 de 1,441 tonnes. Trois navires ont rompu charge en 1901, 9 en 1900, 11 en 1899, 25 en 1898, 11 en 1897, 16 en 1896, 6 en 1895, 19 en 1894, 34 en 1893, 25 en 1892, et 44 en 1891 ; 222 navires ont déchargé leur cargaison totale à Kingston en 1901, 540 en 1900, 316 en 1899, 473 en 1898, 359 en 1897, 335 en 1896, 169 en 1895, 188 en 1894, 369 en 1893, 220 en 1892, et 293 en 1891.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1902 et pendant les quatre années précédentes est donnée ci-dessous.

Le nombre total des vaisseaux chargés de grain qui ont rompu charge à ce port en 1902 a été de 99, contre 98 l'année précédente.

Voici la quantité de grain transbordée :—

Articles.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	239,518	390,162	272,609	393,490	577,697
Maïs	313,689	638,143	448,256	556,911	529,651
Seigle	37,380	7,065	Aucun.	Aucun.	Aucun.
Avoine	Aucun.	Aucun.	Aucun.	76,236	5,824
Orge	5,669	Aucun.	Aucun.	27,115	Aucun.

CANAL WELLAND.

La quantité totale du fret qui a passé par le canal Welland pendant la saison de 1902 a été de 665,387 tonnes ; sur cette quantité, le fret intérimaire ou local compte pour 19,290 tonnes.

Sur cette quantité, il y a eu 580,633 tonnes à destination de l'est, et 84,754 tonnes à destination de l'ouest.

Fret à destination de l'est et de l'ouest.

La quantité totale de fret qui a passé sur l'entier parcours du canal Welland durant la saison de 1902, a été de 646,097 tonnes.

Sur cette quantité, il y a eu 567,286 tonnes en destination de l'est et 78,811 tonnes en destination de l'ouest.

Quant au fret dirigé vers l'est, les vaisseaux canadiens en ont transporté 293,230 tonnes, et les vaisseaux américains 274,056 tonnes ; pour le fret de l'ouest, les vaisseaux canadiens en ont transporté 33,877 tonnes, et les vaisseaux américains 44,934 tonnes—soit un total de 327,107 tonnes pour les vaisseaux canadiens, et un total de 318,990 tonnes pour les vaisseaux américains.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Sur la quantité totale de fret transportée sur ces canaux durant 1892, il y en a eu 1,093,133 tonnes ; de cette quantité 802,684 tonnes étaient à destination de l'est et 290,449 tonnes étaient en destination de l'ouest.

Fret en destination de l'est et de l'ouest.

La quantité total de fret d'entier parcours a été de 481,822 tonnes ; sur cette quantité 388,771 tonnes étaient à destination de l'est et 93,051 tonnes à celle de l'ouest.

Fret intermédiaire.

Sur la quantité total du fret intermédiaire, 413,913 tonnes étaient à destination de l'est, et 197,398 à destination de l'ouest.

TRAFIC D'ENTIER PARCOURS ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ÉRIÉ, MICHIGAN, ETC.

La quantité totale de fret destiné à l'est et à l'ouest, passant sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, du lac Erié à Montréal, dans le cours de quinze années, se décompose ainsi :—

	A l'est, à Montréal. Tonnes.	A l'ouest. de Montréal. Tonnes.
1888	183,899	19,310
1889	298,197	25,370
1890	231,746	13,951
1891	309,593	14,060
1892	263,144	9,452
1893	508,016	16,545
1894	292,191	9,439
1895	266,659	10,555
1896	480,077	10,050
1897	584,246	4,542
1898	538,108	4,436
1899	354,933	5,991
1900	288,251	6,217
1901	184,420	13,714
1902	250,475	25,289

FRET DE PORTS DES ÉTATS-UNIS À DES PORTS DES ÉTATS-UNIS.

La quantité totale de fret à destination de l'est et de l'ouest, sur le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, pendant une période de quinze années, se décompose comme suit :—

	A l'est. Tonnes.	A l'ouest. Tonnes.	Total. Tonnes.
1888	221,062	213,689	434,751
1889	297,353	266,231	563,584
1890	318,259	215,698	533,957
1891	306,257	247,543	553,800
1892	300,733	240,332	541,065
1893	384,559	247,108	631,667
1894	361,319	230,948	592,267
1895	255,259	214,520	469,779
1896	385,695	267,518	653,213
1997	353,863	210,831	564,694
1898	277,023	210,516	487,539
1899	225,491	135,038	360,529
1900	218,969	99,560	318,529
1901	190,476	83,543	274,019
1902	224,110	44,919	269,029

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, accuse une diminution de 4,990 tonnes comparée à l'année précédente, et une diminution de 165,722 tonnes comparée à 1888.

Le relevé suivant fait voir le nombre total des navires et la quantité totale de fret qui est passée par le canal Welland, ainsi que la quantité passée entre des ports des Etats-Unis depuis 1867 jusqu'à 1902, inclusivement :—

Exercice.	Nombre total de navires.	Quantité totale transportée par le canal Welland.	Quantité passée entre les ports des Etats-Unis.
	Nombre.	Tonnes.	Tonnes.
1867	5,405	933,260	458,386
1868	6,157	1,161,821	641,711
1869	6,069	1,231,903	688,700
1870	7,356	1,311,956	747,567
1871	7,729	1,478,122	772,756
Saison de navigation.			
1872	6,063	1,333,104	606,627
1873	6,425	1,506,484	656,208
1874	5,814	1,389,173	748,557
1875	4,242	1,038,050	477,809
1876	4,789	1,099,810	488,815
1877	5,129	1,175,398	493,841
1878	4,429	968,758	373,738
1879	3,960	865,664	284,043
1880	4,104	819,934	179,605
1881	3,332	686,506	194,173
1882	3,334	790,643	282,806
1883	3,267	1,005,156	432,611
1884	3,138	837,811	407,079
1885	2,738	784,928	384,509
1886	3,589	980,135	464,478
1887	2,785	777,918	340,501
1888	2,647	878,800	434,753
1889	2,975	1,085,273	563,584
1890	2,883	1,016,165	533,957
1891	2,594	975,013	553,800
1892	2,615	955,554	541,065
1893	2,843	1,294,823	631,667
1894	2,412	1,008,221	592,267
1895	2,222	869,595	469,779
1896	2,766	1,279,987	653,213
1897	2,725	1,274,292	564,694
1898	2,384	1,140,077	487,539
1899	2,202	789,770	360,529
1900	2,399	719,360	318,529
1901	1,547	620,209	274,019
1902	1,568	665,387	269,029

La quantité totale de fret transportée sur les différentes divisions des canaux pendant la saison de 1902 se décompose comme suit :—

——	Bétail.	Produits forestiers.	Objets fabriqués.	Marchandises.	Produits agricoles.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Welland	.....	141,041	46,764	121,710	355,872	665,387
Saint-Laurent	1,218	102,430	116,007	292,808	580,670	1,093,133
Chambly	409	225,084	14,185	105,280	34,484	379,442
Ottawa	1,490	433,245	310	2,353	7,284	444,682
Rideau	26	27,296	3,005	15,929	4,623	50,879
Saint-Pierre	18	15,676	7,152	40,874	9,818	73,538
Murray	8	10,823	6,515	12,537	5,295	35,178
Vallée de la Trent	183	39,293	416	131	1,667	41,690
Sault-Sainte-Marie	501	118,753	81,266	3,315,685	1,213,063	4,729,268

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland a été de 665,387 tonnes dont 355,872 se composaient de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent, la quantité totale de fret transportée a été de 1,093,133 tonnes, dont 580,670 se composaient de produits de l'agriculture et 292,808 de marchandises.

Sur les canaux de l'Ottawa, la quantité de fret transportée a été de 444,682 tonnes, dont 433,245 se composaient de produits forestiers.

COMPARAISON STATISTIQUE DES DIFFÉRENTES ROUTES DES ETATS-UNIS.

Les comparaisons statistiques données au sujet des quantités des principaux articles transportés par le canal Welland et de ceux transportés en concurrence par les routes des Etats-Unis ont été continuées jusqu'à ce jour.

En consultant le relevé H, qui fait connaître la quantité des denrées alimentaires transportées aux ports maritimes, on verra que la quantité transportée par les canaux de New-York a été de 489,053 tonnes en 1902, 557,099 en 1901, 472,857 en 1900, 577,486 en 1899, 653,027 en 1898, 744,575 en 1897, 957,182 en 1896, 606,505 en 1895, 1,400,129 en 1894, 1,450,116 en 1893, 937,999 en 1892, et 1,092,385 en 1891.

Les quantités de denrées alimentaires transportées par les chemins de fer New-York-Central, Erié et New-York, et West-Shore et Buffalo, ont été :

	Tonnes.		Tonnes.
En 1902	6,532,263	En 1887	*3,847,766
1901	6,334,001	1886	*3,802,262
1900	6,053,005	1885	4,105,594
1899	6,211,827	1884	3,639,805
1898	7,060,542	1883	4,422,461
1897	5,673,638	1882	3,885,557
1896	5,183,540	1880	4,732,385
1895	3,798,574	1869	1,087,809
1894	4,281,056		
1893 *	5,107,426		
1892	5,913,013		
1891	3,565,381		
1890	4,336,199		
1889	3,654,984		
1888	3,197,734		

* Farine et grain seulement.

Les chiffres suivants expriment les quantités de denrées alimentaires transportées aux ports maritimes par les canaux et chemins de fer de l'Etat de New-York, dans le cours de trente-quatre ans.

——	Canaux.	Chemins de fer.	Total.	Proportions par les canaux.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869	1,302,613	1,087,809	2,390,342	·545
1870	1,295,010	1,766,457	3,061,467	·423
1871	1,850,198	2,205,589	4,055,787	·456
1872	1,674,320	1,870,614	3,544,934	·472
1873	1,745,171	2,036,992	3,782,163	·461
1874	1,767,598	2,791,517	4,559,115	·387
1875	1,305,550	2,343,241	3,648,791	·357
1876	1,064,293	2,875,803	3,940,096	·270
1877	1,498,984	2,493,683	3,992,667	·375
1878	1,912,734	3,695,764	5,608,498	·341
1879	1,833,399	4,353,617	6,187,016	·296
1880	2,371,090	4,732,385	7,103,475	·333
1881	1,116,561	4,983,722	6,100,283	·183
1882	1,118,776	3,885,557	5,004,333	·223
1883	1,379,000	4,422,461	5,801,461	·237
1884	1,236,986	3,639,805	4,876,791	·253
1885	1,063,310	4,105,594	5,168,904	·205
1886	1,489,886	3,802,262	5,292,148	·281
1887	1,539,403	3,847,766	5,387,169	·285
1888	1,166,958	3,197,734	4,364,692	·267
1889	1,296,896	3,654,984	4,951,880	·262
1890	1,167,901	4,336,199	5,504,100	·212
1891	1,092,355	3,565,381	4,657,736	·234
1892	937,999	5,913,013	6,851,012	·137
1893	1,452,563	5,107,426	6,599,989	·284
1894	1,400,129	4,281,056	5,681,185	·327
1895	602,505	3,798,574	4,401,079	·159
1896	957,182	5,183,540	6,140,722	·156
1897	744,575	5,673,638	6,418,213	·116
1898	653,027	7,060,542	7,713,569	·085
1899	577,486	6,211,827	6,789,313	·086
1900	472,857	6,053,005	6,525,862	·073
1901	557,099	6,334,001	6,891,100	·081
1902	489,053	6,532,263	7,021,316	·088

ÉTAT COMPARATIF DU TRAFIC PAR LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX *via* L'ÉTAT DE NEW-YORK.

En consultant les rapports faits par les chemins de fer aux autorités administratives de l'Etat de New-York, et la statistique des canaux présentée à la législature de l'Etat, je constate que du tonnage total de fret transporté par les canaux et les chemins de fer, les canaux de l'Etat ont transporté :—

	Pour-cent.		Pour-cent.
En 1859	68·9	En 1886	16·9
1869	47·0	1887	16·3
1870	38·9	1888	18·8
1871	38·9	1889	15·1
1872	40·1	1890	13·9
1873	34·9	1891	13·4
1874	31·7	1892	9·8
1875	28·4	1893	10·1
1876	24·6	1894	10·2
1877	28·3	1895	9·7
1878	27·1	1896	8·5
1879	23·7	1897	8·3
1880	25·1	1898	6·9
1881	18·5	1899	7·2
1882	19·0	1900	5·2
1883	18·7	1901	5·1
1884	19·0	1902	5·5
1885	17·1		

La quantité de fret transportée par les canaux et les chemins de fer a été, en 1902, de 6,434,937 tonnes plus grande que la quantité transportée en 1901, et accuse une augmentation de 59,622,600 tonnes sur 1869.

Voici quelles ont été les quantités transportées :—

	Tonnage total.	Proportion par les canaux.
En 1859	5,485,076	·6890
1869	12,453,174	·4705
1870	15,148,274	·3895
1871	15,844,152	·3896
1872	16,631,609	·4012
1873	18,200,208	·3497
1874	18,283,547	·3174
1875	17,101,758	·2841
1876	16,948,627	·2462
1877	17,489,770	·2833
1878	19,017,301	·2719
1879	22,590,766	·2373
1880	25,706,586	·2512
1881	27,857,394	·1859
1882	28,693,054	·1905
1883	30,167,119	·1877
1884	26.293,844	·1905
1885	27,543,948	·1718
1886	31,168,744	·1698
1887	34,029,791	·1632
1888	26,244,610	·1883
1889	35,466,042	·1514
1890	37,624,199	·1394
1891	38,524,179	·1343
1892	43,618,569	·0982
1893	42,953,233	·1009
1894	37,916,412	·1024
1895	36,170,339	·0967
1896	43,756,051	·0849
1897	43,711,512	·0828
1898	49,311,030	·0682
1899	51,702,761	·0713
1900	65,433,541	·0512
1901	65,640,837	·0506
1902	72,075,774	·0549

Prix moyens de transport du grain, de Chicago à Buffalo (d'après le rapport du secrétaire de la Bourse, Buffalo) :—

Année.	Blé.	Année.	Blé.
1881	3·2	1893	1·6
1882	2·5	1894	1·2
1883	3·5	1895	1·9
1884	2·1	1896	1·7
1885	2·0	1897	1·5
1886	3·6	1898	1·5
1887	4·1	1899	2·5
1888	2·7	1900	1·8
1889	2·5	1901	1·6
1890	1·9	1902	1·5
1891	2·5		
1892	2·2	Moyenne pour vingt-deux ans	2·3

TABLEAU de la quantité de grain et de fret roulant passés par les canaux du Saint-Laurent de Coteau-Landing à Montréal pendant les années 1898, 1899, 1900, 1901 et 1902.

	1898.		1899.		1900.		1901.		1902.	
	Tonnes.	Boisseaux.	Tonnes.	Boisseaux.	Tonnes.	Boisseaux.	Tonnes.	Boisseaux.	Tonnes.	Boisseaux.
GRAIN.										
Orge	.....	.....	8,133	338,538	600	24,967	.....	.....	.....	.....
Sarrasin	.....	.....	.....	.....	11	460	.....	.....	.....	.....
Maïs	149,169	5,327,465	174,932	6,176,143	154,815	5,525,845	71,459	2,552,107	11,732	418,791
Avoine	3,281	193,000	8,357	491,589	16,803	1,005,029	7,831	460,043	3,899	229,262
Pois	.....	.....	237	7,900	142	4,700	.....	.....	.....	.....
Seigle	1,812	64,715	1,474	52,643	3,925	140,434	5,141	193,607	11,552	395,207
Blé	59, 63	1,968,767	66,635	2,221,167	126,963	4,215,721	207,403	6,913,434	216,305	7,208,486
Total	213,325	7,553,947	259,763	9,287,980	303,259	10,917,156	291,834	10,119,191	243,488	8,251,746
FRET ROULANT.										
Graine de lin	13,081	.....	20,290	.....	3,779	.....	17,208	.....	11,606	.....
Lin et chanvre	.....	.....	.....	.....	941	.....	.....	.....	.....	.....
Farine	19,930	.....	20,745	.....	8,255	.....	7,290	.....	10,615	.....
Meubles	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....
Saindoux et huile de saindoux	1,244	.....	617	.....	1,695	.....	.....	.....	689	.....
Farines	2,058	.....	779	.....	448	.....	588	.....	.....	.....
Tourteaux oléagineux	4,001	.....	2,539	.....	.....	.....	1,255	.....	5,900	.....
Viandes	340	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lard	1,744	.....	1,259	.....	418	.....	372	.....	.....	.....
Graines, toutes sortes	215	.....	1,703	.....	.....	.....	.....	.....	283	.....
Tous autres légumes	767	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Clous	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Huiles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sucre	.....	.....	896	.....	.....	.....	28	.....	.....	.....
Suif	294	.....	32	.....	373	.....	.....	.....	.....	.....
Marchandise	.....	.....	762	.....	696	.....	1	.....	5	.....
Barils, vides	.....	.....	420	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de chauffage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,935	.....	180	.....

Bois de service	.....	.....	.....	.....	.....	.....	459	.....	379	.....
Articles en bois	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46	.....	.....	.....
Total	43,674	.....	50,042	.....	16,606	.....	29,182	.....	29,657	.....
Grand total	256,999	.....	309,810	.....	319,865	.....	321,016	.....	273,145	.....

ETAT COMPARATIF du trafic par le canal de St-Mary's-Falls, E.-U., et par le canal canadien du Saut-Sainte-Marie, pendant les saisons de 1901 et 1902.

		Trafic de 1902.		Total du trafic pour		Augmentation.	Diminution.
		Canal des Etats-Unis.	Canal canadien.	Saison de 1902.	Saison de 1901.	Montant.	Montant.
Navires	nombre.	17,588	5,043	22,631	20,041	2,590	.....
Eclusages	"	9,427	3,418	12,845	11,321	1,524	.....
Tonnage inscrit	tonnes nettes.	27,408,021	4,604,302	32,012.323	24,672,082	7,340,241	.....
" fret	"	31,232,795	4,729,268	35,962,063	28,402,432	7,559,631	.....
Passagers	nombre.	22,788	36,658	59,446	59,732	.....	286
Houille (anthracite)	tonnes nettes.	284,986	24,962	309,948	808,143	.....	498,195
" (bitumineuse)	"	3,973,448	538,873	4,512,321	3,785,443	726,878	.....
Farine	barils.	6,072,295	2,843,860	8,916,155	7,677,307	1,238,848	.....
Blé	boisseaux.	48,835,062	27,911,287	76,746,349	52,856,731	8	.....
Grain (autre que le blé)	"	21,650,609	3,661,904	25,312,513	24,765,758	546,755	.....
Fer ouvré et fer en gueuse	tonnes nettes.	154,666	60,143	214.809	180,761	34,048	.....
Sel	barils.	283,410	160,909	444,319	438,725	5,594	.....
Cuivre	tonnes nettes.	106,459	14,401	120,860	98,701	22,159	.....
Minerai de fer	"	21,796,348	2,504,452	25,300,800	18,090,465	7,210,335	.....
Bois	M. pds, M.P.	1,028,84 ,000	49,084,942	1,077,932,942	1,073,433,948	4,498,994	.....
Minerai d'argent	tonnes nettes.	1	.....	1	54	.....	53
Pierre de construction	"	37,064	3,638	40,702	47,437	.....	6,735
Fret non classé	"	504,610	238,132	742,742	597,186	145,556	.....

Le canal des Etats-Unis a été ouvert à la navigation pendant les saisons de—

1889	234	jours.
1890	228	"
1891	225	"
1892	233	"
1893	219	"
1894	234	"
1895	231	"
1896	232	"
1897	234	"
1898	241	"
1899	231	"
1900	238	"
1901	230	"
1902	256	"

Le canal canadien a été ouvert à la navigation pendant les saisons de—

1895	87	jours.
1896	218	"
1897	238	"
1898	243	"
1899	239	"
1900	238	"
1901	246	"
1902	264	"

Durant la saison complète de 1902, la moyenne, par jour, des navires qui ont passé par les deux canaux, a été de 85.

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

OTTAWA, 12 août 1903.

EXPORTATIONS, par lacs, de Chicago au Canada, durant la saison de navigation de 1902.

(D'après le rapport de la Chambre de Commerce de Chicago.)

Produits.		Quantité.	Valeur.
			$ c.
Blé	boisseaux.	3,027,846	2,218,874 00
Maïs	"	500,932	304,754 00
Avoine	"	194,100	79,401 00
Seigle	"	323,870	179,757 00
Graine de lin	"	50,800	68,104 00
Farine	barils	41,334	132,887 00
Graine d'herbe	sacs.	3,545	7,722 00
Tourteaux oléagineux	"	35,344	133.284 00
Lard	barils.	5,119	88,397 00
Bœuf	"	200	2,299 00
Viandes	boîtes.	2	60 00
Clous	barillets.	28	156 00
Fer ouvré	tonnes.	691	19,906 00
Instruments aratoires	machines.	1,354	59,976 00
Cordage	balles.	3,600	21,600 00
Non classés	tonnes.	7,043	29,959 00
Total			3,347,130 00

PRIX DU TRANSPORT DU GRAIN PAR LES LACS, SAISON DE 1902.

Voici quels ont été les prix du transport du blé et du maïs, de Chicago à Buffalo, Ogdensburg et Depot-Harbour ; aussi à New-York par le lac et le canal Erié, durant chaque semaine de la navigation en 1902.

1902.	A Buffalo.		A Ogdensburg.		A Depot-Harbour.		Canal Erié, Buffalo à New-York.		Chicago à New-York, lac et canal.	
	Blé par boiss.	Maïs par boiss.	Blé par boiss.	Maïs par boiss.	Blé par boiss.	Maïs par boiss.	Blé par boiss.	Maïs par boiss.	Blé par boiss.	Maïs par boiss.
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
5 avril	1¾	1⅝	...	...	...	...	...	...	...	...
12 "	1⅝	1½	4½	4¼	...	...	...	...	...	...
19 "	1½	1⅜	4½	4¼	2	1¾	...	...	...	...
26 "	1¼	1⅛	4½	4¼	2	1¾	4	3⅝	5¼	4¾
3 mai	1⅛	1	3¾	3¾	1¾	1½	4	3⅝	5¼	4⅝
10 "	1⅛	1	3½	3½	1½	1¼	4	3⅝	5⅛	4⅝
17 "	1⅛	1¼	...	3¾	1⅜	1⅛	4	3⅝	5⅜	4⅝
24 "	1½	1⅜	4	4	1⅜	1⅛	4	3⅝	5½	5
31 "	1⅜	1¼	4	4	1⅜	1⅛	4	3⅝	5⅜	4⅞
7 juin	1⅜	1¼	...	...	1⅜	1⅛	4	3⅝	5⅜	4⅞
14 "	1¼	1⅛	3½	...	1⅜	1⅛	4	3⅝	5¼	4¾
21 "	1¼	1⅛	4	...	1⅜	1⅛	3¾	3⅛	4⅝	4¼
28 "	1¼	1⅛	3½	...	1⅜	1⅛	3¾	3⅛	4⅝	4¼
5 juillet	1¼	1⅛	...	...	1⅜	1⅛	3¾	3⅛	4⅝	4¼
12 "	1¼	1⅛	2¾	...	1⅜	1⅛	3¾	3⅛	4⅝	4¼
19 "	1¼	1⅛	2¾	...	1⅜	1⅛	3¾	3⅛	4⅝	4¼
26 "	1⅛	1	2¾	...	1⅜	1⅛	3¾	3⅛	4½	4⅛
2 août	1⅛	1	2¾	...	1⅜	1⅛	3¾	3⅛	4½	4⅛
9 "	1½	1⅜	3	...	1⅜	1⅛	3¾	3⅛	4⅞	4½
16 "	1¾	1⅝	...	3¾	1¾	1½	3¾	3⅛	5⅛	4¾
23 "	1⅞	1¾	3½	...	1¾	1½	3¾	3⅛	5¼	4⅞
30 "	1⅝	1½	3½	...	1¾	1½	3¾	3⅛	5	4⅝
6 sept	1½	1⅜	3½	...	1¾	1½	3¾	3⅛	4⅞	4½
13 "	1½	1⅜	...	...	1¾	1¼	4	3¼	5⅛	5⅛
20 "	1⅝	1½	...	3¾	1½	1¼	4	3¾	5⅝	5¼
27 "	1⅜	1⅜	...	3¾	1½	1¼	4	3¼	5¾	5¾
4 oct	1⅝	1½	...	4	1¾	1½	3½	3¼	5⅛	4¾
11 "	1⅝	1½	...	4	1¾	1½	3¾	3½	5⅜	5
18 "	1⅝	1½	...	...	1¾	1½	4	3½	5⅝	5¼
25 "	1⅞	1¾	...	4½	1¾	1½	4	3¾	5⅞	5½
1er nov	2	1⅞	...	...	2¼	2	4⅛	3⅞	6⅛	5¾
8 "	1⅞	1¾	...	...	2¼	2	4⅛	3⅞	6	5⅝
15 "	1⅞	1¾	...	4⅜	1¾	1½	4⅛	3⅞	6	5⅝
22 "	1⅝	1½	...	4½	1¾	1½	4⅛	3⅞	5¾	5⅜
29 "	2	1⅞	...	...	1¾	1½	4⅛	3⅞	6⅓	5¾
6 déc	2	1⅞	...	...	...	...	...	...	...	...
13 "	2	1⅞	...	...	...	...	...	...	...	...

PRIX DU TRANSPORT DU BLÉ ET DU MAÏS PAR LES LACS, DE CHICAGO À BUFFALO.

ÉTAT indiquant les dates des changements des prix ordinaires du transport du blé et du maïs par les lacs, de Chicago à Buffalo, en 1902 (tels que donnés par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo).

1902	Blé, boisseau.	Maïs, boisseau.	1902.	Blé, boisseau.	Maïs, boisseau.
	c.	c.		c.	c.
15 mars	1¾	.....	9 août	1½	1⅜
27 "	1¾	1½	12 "	1½	1½
3 avril	1⅝	1⅜	14 "	1⅝	1½
7 "	1⅝	1½	18 "	1⅜	1⅝
15 "	1½	1¼	23 "	1⅞	1¾
16 "	1¼ à 1⅜	1⅛ à 1¼	26 "	1¾	1⅝
17 "	1½	1¼	30 "	1⅝	1½
29 "	.....	1 à 1⅛	1er sept.	1½	1½
30 "	.....	1⅛	3 "	1½	1⅜
1er mai	1¼	.....	5 "	1⅜	1¼
2 "	1¼	1⅛	10 "	1¼	1¼
3 "	1¼	1¼	11 "	1⅜	1⅛ à 1¼
6 "	1¼	1⅛	13 "	1½	1⅜
21 "	1⅜	1¼	15 "	1½	1½
24 "	1¼	1⅛	16 "	1⅝	1½
5 juin	1⅜	1¼	19 "	.....	1½
9 "	1¼	1¾	20 "	1⅝	1½
11 "	1¼	1⅛	4 oct.	.....	1⅜
26 juillet	.....	1	6 "	.....	1½
28 "	.....	1 à 1⅛	8 "	1½	1⅜
29 "	1⅛	1	14 "	.....	1½ à 1⅝
31 "	1⅛	1⅛	15 "	.....	1½
4 août	.....	1¼ à 1⅛	18 "	1⅝	1½
5 "	1⅜	1¼	21 "	.....	1½ à 1⅝
8 "	1⅜ à 1½	1¼ à 1⅜	22 "	.....	1⅝

PRIX MOYEN DU TRANSPORT PAR LES LACS.

L'état qui suit donne les prix moyens du transport du blé et du maïs par les lacs entre Chicago et Buffalo durant chaque mois des dix dernières années, le prix le plus élevé et le plus bas du transport du blé, chaque année, et le prix moyen du transport du blé, chaque année, en centins, par boisseau :—

(Extrait du rapport du secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo.)

	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.
Grain, boisseau.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
1893 Blé	1·3	1·8	1·2	1·3	1·7	2·1	2·0
1893 Maïs	1·2	1·6	1·1	1·2	1·5	1·9	1·8
Prix le plus élevé, blé, 1893, 2¾c.; le plus bas, 1c.; prix moyen pour la saison, 1·6c.							
1894 Blé	1·4	1·2	0·9	1·0	1·4	1·1	1·3
1894 Maïs	1·2	1·1	0·9	0·9	1·3	1·0	1·3
Prix le plus élevé, blé, 1894, 3c.; le plus bas, ⅞c.; prix moyen pour la saison, 1·2c.							
1895 Blé	1·2	1·2	1·1	1·6	2 1	3·0	3·0
1895 Maïs	1·1	1·1	1·0	1·4	1·9	2·9	2 7
Prix le plus élevé, blé, 1895, 3c.; le plus bas, 1c.; prix moyen pour la saison, 1·9c.							
1896 Blé	1·6	1·5	1·2	1·3	1·4	2·0	2·1
1896 Maïs	1·4	1·3	1·1	1·2	1·2	1·9	1·9
Prix le plus bas, blé, 1896, 2⅝c.; le plus bas, 1¼c.; prix moyen pour la saison, 1·7c.							
1897 Blé	1·3	1·2	1·3	1·5	2·0	1·8	1·5
1897 Maïs	1·2	1·1	1·2	1·4	1·8	1·7	1·4
Prix le plus élevé, 1897, 2⅝c.; le plus bas, 1c ; prix moyen pour la saison, 1·5c.							
1898 Blé	1·3	0·1	0·9	1·2	1·4	2·5	2·3
1898 Maïs	1·2	0·8	0·8	1·1	1·3	2·3	2·1
Prix le plus élevé, blé, 1898, 3¼c.; le plus bas, 1¼c.; prix moyen ponr la saison, 1·5c.							
1899 Blé	2·0	2 0	2·2	2 5	3·1	3·5	2·5
1899 Maïs	1·8	1·9	2·0	2·3	3·2	3·4	2·3
Prix le plus élevé, 1899, 3¾c.; le plus bas, 1⅞c.; prix moyen pour la saison, 2·5c.							
1900 Blé	1·8	1 9	2·1	1·6	1·7	1·7	2·0
1900 Maïs	1·6	1·7	2·0	1·5	1·6	1·5	1·8
Prix le plus élevé, blé, 1900, 3c.; le plus bas, 1¼c.; prix moyen pour la saison, 1·8c.							
1901 Blé	1·9	1·5	1·6	1·3	1·6	1·3	2·0
1901 Maïs	1·8	1·3	1·4	1·2	1·5	1·2	1·2
Prix le plus élevé, blé, 1901, 2½c.; le plus bas, 1¼c.; prix moyen pour la saison, 1·60c.							
1902 Blé	1·3	1·3	1·2	1 6	1·5	1·7	1·9
1902 Maïs	1·2	1·1	1·1	1·4	1·4	1·6	1·7
Prix le plus élevé, blé, 1902, 2½c.; le plus bas, 1⅜c.; prix moyen pour la saison, 1·5c.							

PRIX DU TRANSPORT DU BLÉ PAR LES LACS, DE DULUTH À BUFFALO (TELS QUE CITÉS PAR LE SECRÉTAIRE DE LA BOURSE DES MARCHANDS, BUFFALO, N.-Y.)

Le relevé suivant montre les prix ordinaires du transport du blé par les lacs, de Duluth à Buffalo, durant la saison de 1902 :—

1902.	Blé, boisseaux.	1902.	Blé, boisseaux.
	c.		c.
31 mars	2¼	14 juin	1
1er avril	2¼	15 "	1¼
7 "	2⅛	20 "	1
19 "	2	15 juillet	1¼
21 "	1⅞	17 "	1½
22 "	1¾	1er août	1¾
28 "	1½	2 septembre	2
21 mai	1⅝	18 octobre à la fin de la saison	2¼
6 juin	1½		

En 1885, les prix du transport du blé, de Duluth à Buffalo, ont été de 1½ à 5c.; en 1886, 3¼ à 8c.; en 1887, 5 à 8c.; en 1888, 2 à 5c.; en 1889, 2 à 5c.; en 1890, 2 à 5c.; en 1891, 1¼ à 9½c.; en 1892, 2¼ à 4c.; en 1893, 1¼ à 3½c.; en 1894, 1¼ à 3c.; en 1895, 2 à 6c.; en 1896, 1¼ à 3c.; en 1897, 1 à 2½c.; en 1898, 1 à 3½c.; en 1899, 2½ à 6c.; en 1900, 1½ à 3¾c.; en 1901, 1⅛ à 3¾c., et en 1902, 1 à 2¼c. le boisseau.

Le premier départ par le lac, de Duluth, en 1902, a été le 31 mars ; en 1901, le 6 mai ; en 1900, le 22 avril ; en 1899, le 29 avril ; en 1898, le 16 avril ; en 1896, le 22 avril, en 1895, le 21 avril. En 1894, la saison s'est ouverte le 19 avril ; en 1893, le 8 mai ; en 1892, le 21 avril ; en 1891, le 30 avril ; en 1890, le 26 mars ; en 1889, le 20 avril ; en 1888, le 12 mai ; en 1887, le 4 mai ; en 1886, le 7 mai.

En 1887, on a transporté le blé à Kingston, Canada, durant la saison de navigation, à raison de 6¼ à 7¾c.; en 1888, de 4 à 5c.; en 1889, de—; en 1890, de 5¾, 5½, 4½, 4¼ et 4c.; en 1891, en mai, 3¾, 3½, 2½c.; en juin, 3c.; et le 25 juillet de 2½c.; en 1892, 5c. en avril ; de 5 à 5¼c. en mai ; de 4c. en juin ; de 4½c. en juillet ; 3c. en août ; de 6 à 6¼c. en octobre ; en 1893, à raison de 5½ à 4½c. en avril ; de 4½ à 4¾c. en mai ; de 4 à 3½c. en juin ; de 2¾ à 3c. en juillet ; de 3½ à 3¾c. en septembre ; pas de cote après cette date. En 1894, à raison de 3¼ à 3½c. en mai ; de 3½c. en juin ; de 2½c. en juillet ; de 2½ à 3¼c. en août ; de 4c. en septembre, et 4¼c. en octobre. Le 25 août et le 3 novembre 1894, pour Ogdensburg, blé à 3¼c. et 4½c., respectivement. En 1895, transporté le blé à Kingston à raison de 3c. à 5c.; en 1896, de 3c. à 5½c.; et en 1897 on a transporté le blé à Kingston à raison de 3c. à 3⅛c., selon la période de la saison ; 1898 et 1899 pas données.

Prix du transport du blé par les lacs entre Toledo et Buffalo.

Le tableau suivant indique les changements dans les taux ordinaires de transport du fret de Toledo à Buffalo, aux dates mentionnées en 1902 (tels que cités par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo) :

Date, 1902.	Blé et maïs par boisseau.	Date, 1902.	Blé, boisseau.
	c.		c.
Ouverture le 29 juillet	1¼	29 octobre à décembre	1½
29 juillet au 9 août	1⅛	Du 1er au 10 décembre	2
9 août au 29 octobre	1¼		

La variation de 1886 a été de 1¾ à 3c.; en 1887, de 2¼ à 3c.; en 1888, de 1½ à 2⅛c. en 1889 ; de 1¾ à 2c.; en 1890, 1½ à 2c.; en 1891, 1 à 3c.; en 1892, 1½ à 2½c.; en 1893, 1 à 2c.; en 1894, 1 à 2c.; en 1895, 1 à 2¼c.; en 1896, 1¼ à 1¾c.; en 1897, 1 à 1¼c., et en 1898, 1 à 1½c.; en 1899, 1½ à 2c.; en 1900, 1½ à 2c.; en 1901, 1¼ à 1½c., et pour 1902, 1⅛ à 2c. le boisseau.

En 1887, l'expédition du blé et du maïs s'est faite de Toledo à Ogdensburg, à raison de 6 à 7c.; en 1888, 4½ à 6c. pour le blé et 5c. pour le maïs ; et en 1889, 5 à 5⅞c. pour le blé par boisseau. Le 8 octobre 1887, on a expédié du maïs de Toledo à Kingston à 3½c., et le 12 novembre, à 4½c. le boisseau. En 1888, pour le maïs de Toledo à Kingston, 4¼c. à 3c.; et le blé, 3½ à 3c. le boisseau. En 1889, le blé de Toledo à Kingston, 3c.; et en 1891, le seigle de Toledo à Kingston à 3c. le boisseau. De Toledo à Montréal, le 2 juin 1887, pour le blé, par propulseurs, à 6½c.; le 14 juin, maïs au même prix ; mais le 26 septembre le tarif pour le maïs n'a été que de 5c. le boisseau. En 1888, le maïs de Toledo à Montréal, de 6 à 5¾c. et le blé à 5½c. le boisseau. De 1889 à 1899, on n'a pas de rapport au sujet des consignations pour Montréal ou autres endroits du Canada.

Prix du transport entre Buffalo et New-York.

Le tableau suivant indique les changements dans les taux ordinaires de transport du fret de Buffalo à New-York, aux dates mentionnées en 1902 (tels que cités par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo) :

Date, 1902.	Blé, boisseau.	Maïs, boisseau.	Date, 1902.	Blé, boisseau.	Maïs, boisseau.
	c.	c.		c.	c.
24 avril	4	3⅝	11 octobre	3¾	3½
21 juin	3⅜	3⅛	15 octobre	4	3¾
9 septembre	4	3¾	1er nov. à la cloture	4⅛	3⅞
3 octobre	3½	3¼			

Le tarif de transport pour l'avoine a varié de 2⅜ à 3c. le boisseau.

On a expédié de Buffalo et Tonawanda à New-York du pin aux taux suivants pour 1,000 pieds : à l'ouverture à $2.00 ; juin, $2.00 ; juillet, $1.85 ; août, $1.80 ; septembre, $1.75 ; octobre, $2 ; fermeture, $2.25. Taux à Albany, à l'ouverture, $1.50 ; juin, $1.50 ; juillet, août et septembre, $1.40 ; octobre, $1.50 ; à la fermeture, $1.75.

MOYENNE DES PRIX DE TRANSPORT PAR VOIE DES CANAUX.

DE BUFFALO À NEW-YORK.

L'état qui suit donne le prix moyen du transport du blé et du maïs entre Buffalo et New-York, durant chaque mois des dix années dernières, le prix le plus élevé du transport du blé, le prix le plus bas, et le prix moyen chaque année :—

(Rapport du secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo.)

Grain.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
1893 Blé	4·8	4·8	4·6	4·6	4·0	4·7	4·8
1893 Maïs	4·4	4·4	4·3	4·2	3·6	4 3	4·5
Prix le plus élevé, blé, 1893, 5c.; le plus bas, 2·6c.; prix moyen pour la saison, 4·6c.							
1894 Blé	3·1	2·9	3·3	3·4	3·6	2·9	3·0
1894 Maïs	2·8	2·6	3·0	3·1	3·3	2·6	2·7
Prix le plus élevé, blé, 1894, 4c.; le plus bas, 3·6c.; prix moyen pour la saison, 3·2c.							
1895 Blé	1·9	1·7	2·0	2·0	2·1	2·5	2·7
1895 Maïs	1·7	1·5	1·7	1·7	2·0	2·2	2·5
Prix le plus élevé, blé, 1895, 3c.; le plus bas, 1·9c.; prix moyen pour la saison, 2·2c.							
1896 Blé	3·7	3·7	3·7	3·7	3·7	3·7	3·8
1896 Maïs	3·5	3·5	3·5	3·5	3·5	3 5	3·6
Prix le plus élevé, blé, 1896, 4c.; le plus bas, 3·1c.; prix moyen pour la saison, 3·7c.							
1897 Blé	2·6	2·2	2·3	2·5	3·3	3·1	3·5
1897 Maïs	2·2	1·8	2·0	2·2	2·8	2·6	3·0
Prix le plus élevé, blé, 1897, 3·5c.; le plus bas, 2c.; prix moyen pour la saison, 2·8.							
1898 Blé	3·0	2·9	2·8	2·7	2·6	3·0	3·0
1898 Maïs	2·5	2·3	2·4	2·1	2·2	2·6	2·6
Prix le plus élevé, blé, 1898, 3·4c.; le plus bas, 2·5c.; prix moyen pour la saison, 2·8c.							
1899 Blé	2·5	2·7	2·4	2·5	2·5	3·6	4·2
1899 Maïs	2·3	2·3	2·1	2·1	2·2	3·0	3·5
Prix le plus élevé, blé, 1899, 4·5c.; le plus bas, 2·5c.; prix moyen pour la saison, 3c.							
1900 Blé	2·4	2·2	2·3	2·3	2·2	2·7	3·5
1900 Maïs	2·1	2·0	2·1	2·0	2·0	2·4	3·0
Prix le plus élevé, blé, 1900, 3½c.; le plus bas, 2c.; prix moyen pour la saison, 2·5c.							
1901 Blé	3.4	3·2	3·2	3·2	3·3	4·0	4·1
1901 Maïs	2·7	2·8	2·8	2·9	3·1	3.7	3·8
Prix le plus élevé, blé, 1901, 4⅜c.; le plus bas, 3¼c.; prix moyen pour la saison, 3·5c.							
1902 Blé	4·0	3·8	3·3	3·3	3·8	4·0	4·1
1902 Maïs	3·6	3·4	3·1	3·1	3·5	3·7	3 8
Prix le plus élevé, blé, 1902, 4½c.; le plus bas, 3⅜c.; prix moyen pour la saison, 3·8c.							

Note.—Passage du canal exempt de péages depuis 1882.

TARIF DU TRANSPORT, PÉAGES, PRIX DE L'USAGE DES ÉLÉVATEURS ET DE L'EMMAGASINAGE, COMPARÉS.

L'état qui suit indique la quantité de grain et de graine de lin arrivée à Buffalo, le prix moyen du transport du blé par canaux, les péages sur le blé jusqu'à New-York, et les prix de l'usage des élévateurs et de l'emmagasinage à Buffalo durant un certain nombre d'années (tels que donnés par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo) :

Année.	Grain reçu.	Prix moyen du transport du blé par canaux.	Péages sur le blé.	Elévateurs, y compris l'emmagasinage.
	Boisseaux.	c.	c.	c.
1870	32,208,039	11·2	3·1	1¼
1871	61,319,313	12·6	3·1	1¼
1872	58,703,666	13·0	3·1	1¼
1873	65,498,955	11·4	3·1	1¼
1874	55,660,198	10·0	3·1	1¼
1875	52,833,451	7·9	2·0	1
1876	44,207,121	6·6	2·0	1
1877	61,822,292	7·4	1·0	1
1878	78,828,443	6·0	1·0	1
1879	75,089,768	6·8	1·0	1
1880	105,133,009	6·5	1·0	1
1881	56,389,827	4·7	1·0	⅞
1882	51,501,503	5·4	1·0	⅞
1883	65,722,080	4·9	Aucun.	⅞
1884*	58,011,800	4·2	do	⅞
1885*	52,671,090	3·8	do	⅞
1886*	75,570,850	5·0	do	⅞
1887*	87,073,570	4·6	do	⅞
1888*	73,977,390	3·4	do	⅞
1889*	92,290,550	4·8	do	⅞
1890*	91,994,680	3·8	do	⅞
1891*	135,315,510	3·5	do	⅞
1892*	138,872,560	3·5	do	⅞
1893*	140,796,410	4·6	do	⅞
1894*	105,435,577	3·2	do	⅞
1895*	121,225,497	2·2	do	⅞
1896*	172,474,664	3·7	do	⅞
1897*	204,964,103	2·8	do	⅞
1898*	221,383,945	2·8	do	⅝ à 0
1899*	153,393,184	3·0	do	½
1900*	157,655,968	2·5	do	½
1901	132,646,828	3·5	do	½
1902	124,62,4386	3·8	do	½

NOTE.—Avant 1870 les péages étaient de 6·21 centins le boisseau, et les frais pour l'usage de l'élévateur 2 centins le boisseau.

* Y compris graine de lin.

MOYENNE DES PRIX DU TRANSPORT PAR BOISSEAU.

Pour le transport du blé et du maïs de Chicago à New-York pendant un certain nombre d'années.

(Extrait du rapport de la Chambre de Commerce de Chicago.)

Année.	Maïs.			Blé.		
	Par lac et canal.	Par lac et voie ferrée	Par voie ferrée seulement	Par lac et canal.	Par lac et voie ferrée	Par voie ferrée seulement
1858	·127	.....	·3619	·1550	.....	·3861
1859	·1570	.....	·3248	·1663	.....	·3480
1860	*a*·0833	.....	·3248	*a*·095	.....	·3480
1861	*a*·1062	.....	·3881	*a*·1210	.....	·4158
1862	*a*·0957	.....	·4480	*a*·1062	.....	·4800
1863	*a*·063	.....	·4592	*a*·072	.....	·4920
1864	*a*·09	.....	·5600	*a*·0952	.....	·60
1865	*a*·0864	.....	·4188	*a*·0894	.....	·4488
1866	*a*·1075	.....	·4312	*a*·1377	.....	·4620
1867	*a*·0511	.....	·4176	*a*·08	.....	·4475
1868	*a*·0604	.....	·3532	*a*·0802	.....	·3784
1869	*a*·0584	·2355	·3320	*a*·0651	·2520	·3557
1870	*a*·16	·2220	·28	*a*·0677	·2250	·30
1871	*a*·0754	·2372	·2968	*a*·0687	·2542	·3180
1872	*a*·1072	·2660	·3266	*a*·1110	·2950	·3499
1873	*a*·0816	·2298	·2893	*a*·0917	·2461	·3102
1874	*a*·0382	·1388	·2450	*a*·0400	·1709	·2625
1875	*a*·034	·1303	·2240	*a*·0378	·1389	·2400
1876	*b*·0875	·1079	·1574	*b*·0982	·1136	·1686
1877	*b*·0959	·1406	·1890	*b*·1109	·1546	·2050
1878	*b*·0883	·1053	·1652	*b*·0996	·1209	·1770
1879	*b*·1049	·1220	·1456	*b*·1187	·1313	·1774
1880	*b*·1341	·1443	·1748	*b*·1313	·1580	·1980
1881	*b*·0777	·0942	·1340	*b*·0867	·1049	·1440
1882	*b*·0672	·1028	·1350	*b*·0723	·1091	·1447
1883	*b*·0803	·11	·1512	*b*·0901	·1163	·1620
1884	*b*·0655	·085	·1232	*b*·07	·10	·1320
1885	*b*·063	·0801	·1232	*b*·0654	·0902	·1320
1886	*b*·0845	·1120	·14	*b*·0910	·12	·1500
1887	*b*·0850	·1120	·1470	*b*·0950	·12	·1575
1888	*b*·0671	·1026	·1354	*b*·0705	·1114	·1450
1889	*b*·0632	·0819	·126	*b*·0692	·0897	·1500
1890	*b*·0593	·0732	·1136	*b*·0676	·0852	·1430
1891	*b*·0632	·0753	·1400	*b*·0695	·0857	·1500
1892	*b*·0595	·0721	·1296	*b*·0645	·0759	·1380
1893	*b*·0718	·0797	·1365	*b*·0766	·0848	·1463
1894	*b*·0493	·0650	·1232	*b*·0511	·0700	·1320
1895	*b*·0450	·0640	·1029	*b*·0486	·0696	·1189
1896	*b*·0575	·0615	·1050	*b*·0619	·0661	·1200
1897	*b*·0453	·0692	·1143	*b*·0522	·0742	·1250
1898	‡·0381	·0441	·0980	‡·0445	·0491	·1200
1899	‡·0508	·0583	·1008	‡·0581	·0663	·1160
1900	‡·0407	·0472	·0919	‡·0449	·0510	·0996
1901	‡·0461	·0516	·0921	‡·0511	·0554	·0988
1902	‡·0483	·0551	·0994	‡·0526	·0589	·1062

a A Buffalo seulement. *b* Y compris taux et péages de Buffalo. ‡ Exclusivement des taux de Buffalo.

TARIF DE TRANSPORT POUR LES PORTS ÉTRANGERS.

MOYENNE annuelle des prix pour le transport du grain, de la farine et des provisions (par 100 liv.) de Chicago à des ports européens, par voie ferrée seulement jusqu'à l'océan et ensuite par steamers.

Expédiés à	Articles.	1902.	1901.	1900.	1899.	1898.
		$	$	$	$	$
Liverpool	Grain	·2085	·2147	·2498	·2972	·3435
"	Farine en sac	·2350	·2300	·2790	·3012	·3766
"	Provisions	·3625	·3600	·4884	·4050	·4715
Glasgow	Grain	·2175	·2410	·3098	·3235	·3600
"	Farine en sac	·2275	·2438	·3156	·3125	·3906
"	Provisions	·4188	·4516	·5531	·4469	·5250
Londres	Grain	·2175	·2323	·3110	·3060	·3500
"	Farine en sac	·2400	·2550	·3501	·3350	·3725
"	Provisions	·3906	·4475	·5587	·4414	·4969
Anvers	"	·4150	·4625	·5109	·4750	·5250
Hambourg	"	·3900	·4400	·5000	·4600	·5200
Amsterdam	"	·4000	·4500	·5100	·4700	·5250
Rotterdam	"	·4000	·4500	·5100	·4700	·5250
Copenhague	"	·4200	·4775	·5531	·5172	·5813
Stockholm	"	·4500	·5325	·6450	·6297	·6925
Stettin	"	·4200	·4775	·5531	·5172	·5813
Bordeaux	"	·5125	·5425	·6412	·5912	·6575

FRET PAR LES LACS SUR LA HOUILLE DE BUFFALO À CHICAGO ET AUTRES PORTS.

Le tableau suivant fait connaître les taux ordinaires pour le transport de la houille par tonne nette de Buffalo aux ports nommés, durant les saisons de 1901 et 1902.

(Change des Marchands de Buffalo.)

—	1902.	1901.
Taux pour le transport de la houille, Buffalo à Chicago, par tonne	48	50
" " " Milwaukee "	54	50
" " " Duluth "	43	38

VALEUR totale des articles de commerce reçus de l'Amérique Britannique du Nord pour passer en transit immédiat sur le territoire des Etats-Unis, pour être transbordés dans des ports des Etats-Unis en destination de l'Amérique Britannique du Nord, et expédiés ainsi, durant chaque année de 1873 à 1902 inclusivement.

ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN.	PAYS DE PROVENANCE. Amérique Britannique du Nord.					PAYS DE DESTINATION. Amérique Britannique du Nord.				
	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et l'Ile du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique	Terre-Neuve et le Labrador.	Total.	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et l'Ile du Prince-Edouard.	Quebec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique	Terre-Neuve et le Labrador.	Total.
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
1873	495,289	12,894,164	5,240	.....	13,394,693	5,282,290	21,320,174	181,720	.....	26,784,184
1874	449,655	13,616,344	97,691	.....	14,163,690	7,150,036	19,843,169	317,534	.....	27,310,739
1875	443,570	17,342 933	256,074	.....	18,042,577	8,999,596	20,283,639	517,060	.....	29,800,295
1876	261,443	22,134,275	195,047	1,137	22,591,902	9,102,600	14,658,358	658,836	94	24,419,888
1877	160,658	12,092,619	218,418	.....	12,471,695	2,879,422	15,551,238	544,018	2,475	18,977,153
1878	163,978	11,627,114	412,966	.....	12,204,058	951,268	11,436,470	524,013	934	12,912,685
1879	194,129	11,606,832	280,079	55	12,081,095	889,539	11,520,877	476.824	2,347	12,889,587
1880	215,131	16,782,315	137,271	.....	17,134,717	1,643,716	14,866,663	531,436	288	17,042,103
1881	171,383	16,758,108	72,555	.....	17,002,046	1,778,836	20,857,827	719,268	333	23,356,264
1882	164,990	28,265,083	113,018	87	28,543,178	2,732,665	34,005,845	855,784	1,190	37,595,484
1883	561,791	29,204,031	36,973	25	29,802,820	2,455,557	35,878,389	971,307	7,335	39,312,568
1884	656,233	12,574,953	188,041	.....	13,419,227	1,740,900	19,717,466	1,475,833	5,186	22,939,385
1885	933,806	12,280,483	308,691	633	13,523,613	1,635,442	16,448,942	1,615,293	781	19,700,458
1886	1,165,973	9,303,864	359,104	32,079	10,861,020	2,040,298	16,369,429	1,825,178	6,174	20,241,079
1887	1,684,730	9,606,175	213,816	.....	11,504,721	1,621,748	19,930,296	635,841	70	22,187,955
1888	1,525,048	6,417,701	372,934	27,134	8,542,817	1,781,028	13,459,169	370,322	1,137	13,611,656
1889	2,596,233	8,355,178	294,359	89,853	11,336,123	2,484,787	18,993,957	665,527	2,704	22,146,975
1890	3,070,657	12,449,772	306,897	174,584	16,001,910	5,277,210	21,140,198	913,106	4,690	27,335,204
1891	3,859,079	15,310,945	422,806	187,640	19,780,470	5,605,614	21,695,992	547,144	34,273	27,883,023
1892	4,393,062	19,005,704	201,373	328,116	23,928,255	2,079,783	24,189,181	428,188	6,962	26,704,114
1893	1,009,597	16,404,425	89,565	381,986	17,885,573	2,052,357	20,232,400	409,055	26,289	22,720,111
1894	1,070,676	15,649,881	348,069	273,467	17,342,093	1,831,417	17,880,688	463,471	6,640	20,182,216
1895	1,199,782	17,774,108	411,557	236,415	19,621,862	1,834,745	19,320,714	558,991	7,844	21,722,294
1896	1,118,185	18,038,931	582,469	404,020	20,143,605	1,572,783	19,441,279	772,586	1,768	21,788,416
1897	1,118,055	22,497,151	611,322	367,295	24,593,823	1,682,538	17,660,211	1,312,797	8,130	20,663,676
1898	1,440,950	35,596,039	1,744,289	555,706	39,336,984	1,536,413	22,400,622	2,294,356	19,247	26,250,638
1899	1,618,399	30,673,265	3,708,928	561,129	36,561,721	1,215,518	19,605,819	4,685,559	27,147	25,535,043
1900	2,002,264	37,657,936	3,914,668	553,031	44,127,899	1,245,771	27,452,333	2,730,612	49,555	31,478,271
1901	1,788,641	38,382,558	4,070,940	503,970	44,746,109	1,161,875	24,634,780	4,687,060	71,924	30,555,579
1902	2,206,590	54,332,135	4,531,932	639,241	61,709,898	5,086,469	27,049,441	5,441,234	31,522	37,608,666

VALEUR totale des articles de commerce reçus des principaux pays étrangers et autres pour passer en transit immédiat sur le territoire des Etats-Unis ou pour être transbordés immédiatement dans des ports des Etats-Unis en destination d'autres pays étrangers, et ainsi expédiés, pour chaque année de 1868 à 1902 inclusivement.

Année expirée le 30 juin	Pays de provenance.						Pays de destination.						Valeur totale des articles reçus et expédiés.
	Grande-Bretagne et Irlande.	Allemagne	Possessions de l'Amérique Britannique du N.	Mexique.	Cuba.	Autres pays.	Grande-Bretagne et Irlande.	Allemagne	Possessions de l'Amérique Britannique du N.	Mexique.	Cuba.	Autres pays.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
1868	10,664,576	132,074	4,864,209	14,967	4,263,621	1,576,157	2,025,023	3,212,123	14,375,419	481,643	116,521	1,304,875	21,516,604
1869	10,891,698	150,382	5,852,678	60,715	2,373,474	1,767,037	2,693,525	1,547,602	15,033,821	448,300	72,875	1,299,861	21,095,984
1870	10,210,455	302,806	7,215,973	103.977	3,309,227	2,049,422	2,946,053	2.116,249	16,689,037	321,331	135,915	983,275	23,191,860
1871	13,473,915	322,110	7,954,060	344,179	1,367,573	1,913,200	4,031,319	1 033,307	18,406,475	346,872	345,224	1,211,840	25,375,037
1872	17,633,231	227,232	9,276,169	174,104	2,227,422	1,847,162	2,743,494	2 263,819	24,042,790	358,151	179,570	1,797,496	31,385,320
1873	19,144,815	250,704	13,394,693	286,607	5,737,904	1,284,462	5,144 175	5,622,325	26,784,184	235,113	319,771	1,993,617	40,099,185
1874	18,832,900	211,907	14,163,690	151,920	4,563,869	926,390	5 391 201	3,866,642	27,310,739	665,214	520,493	1,096,387	38,850,676
1875 ...	18,657,276	325,648	18,042,577	115,527	4,759,308	1,785,947	7.229,912	1,495,285	29,800,295	1,155,004	248,358	757,429	40,686,283
1876	14,304,197	290,489	22,591,902	226,315	2,962,963	1,686,789	11,791,200	2,958,558	24,419,888	1,129,440	600,061	1,163,508	42,062,655
1877	13,732,085	337,897	12,471,695	158,852	1,095,451	1,460,793	7,758,501	1,108,298	18,977,153	329,577	306,311	776,933	29,256,773
1878	10,084,510	378,768	12,204,058	146,822	3,041,957	1,481,033	9,577,050	2,905,230	12,912,685	316,664	319,611	1,305,908	27,337,148
1879	8,795,340	521,917	12,081,095	222,320	1,954,042	1,521,153	8,175,951	2,252,572	12,889,587	330,968	174,757	1,272,032	25,095,867
1880	10,311,139	620,704	17,134,747	239,655	3,606,099	1,942,405	10,856,579	3,658,477	17,042,103	300,148	224,848	1,775,594	33,857,749
1881	14,898,052	721,344	17,002,046	217,444	2,642,550	2,222,122	9,122,079	2,729,246	23,356,264	671,008	177,340	1,648,121	37,704,048
1882	18,911,637	755,560	28,543,178	380,100	5,662,926	3,812,058	11,592,806	5,336,361	37,595,484	800,025	319,257	2,421,526	58,065,459
1883	20,242,222	1,149,195	29,802,820	281,309	3,126,069	4,276,712	11,089,865	2,758,994	39,312,568	2,282,473	352,552	3,081,875	58,878,327
1884	14,038,694	948,901	13,419,227	408,124	3,655,568	4,345,878	5,288,389	2,960,488	22,939,385	2,748,434	221,061	2,656,635	36,814,392
1885	11,064,186	1,140,548	13,523,613	308,293	4.853,354	3,545,544	7,235,519	3,771,524	19,700,458	1,262,515	119,376	2,346,146	34,435,538
1886	13,142,644	1,462,414	10,861,020	216,078	6,797,879	4,558,229	8,510,097	3,803,566	20,241,079	1,279,399	452,700	2,751,423	37,038,264
1887	17,977,200	1,670,952	11,504,721	111,635	6,780,853	4,720,760	10,052,219	4,353,992	22,187,955	2,002,476	608,121	3,561,358	42,766,121
1888	13,707,240	1,817,511	8,342,817	120,497	4,820,846	4,534,298	6,853,195	2,551,043	15,611,656	3,766,180	563,539	3,997,596	33,343,209
1889	19,080,647	2,582,456	11,336,123	296,654	9,054,736	5.052,610	9,233,659	4,581,064	22,146,975	4,781,110	892,158	5,768,287	47,403,253
1890	20,664,427	2,735,546	16,002,384	639,050	9,759,256	5,898,763	10,656,465	5,097,434	27,335,678	4,944,149	1,215,399	6,450,301	55,699,426
1891	20,879,851	2,819,238	19,780,470	565,338	6,977,901	6,475,119	11,968,808	3,640,940	27,883,023	5,052,318	966,851	7,985,977	57,497,917
1892	21,334,783	2,930,571	23,928,255	1,383,455	11,054,445	8,936,228	20,141,862	6,995,419	26,704,114	4,953,911	1,472,980	9,299,451	69,567,737
1893. ..	20,387,339	3,466,885	17,885,573	1,652,200	10,131,171	14,426,669	18,511,287	7,986,637	22,720,111	4,607,549	2,034,761	12,089,492	67,949,837
1894	19,641,622	3,717,740	17,342,093	1,858,367	9,916,742	19,031,011	18,394,865	11,154,933	20,182,216	4,543,455	2,586,919	16,645,187	71,507,575
1895	18,531,083	4,122,899	19,621,862	2,515,091	10,420,277	10,465,981	20,562,325	6,684,735	21,722,294	4,512,293	1,951,985	10,243,561	65,677,193
1896	19,420,751	3,460,489	20,143,605	1,797,161	11,668,243	13,272,521	20,022,263	7,942,844	21,788,416	5,210,607	1,890,705	12,907,932	69,762,770
1897	17,513,324	3,183,390	24,593,823	1,903,924	9,589,820	13,275.822	24.809,259	5,333,860	20,663,676	5,320,563	2,058,454	11,874,291	70,060,103
1898	18,931,226	3,775,038	39,336,984	2,625,521	4,763,587	11,587,069	33,276,696	3,807,811	26,250,638	5,543,843	1,728,780	10,411,607	81,019,375
1899	16 594,043	4,069,828	36,561,721	3,519,942	8,372,450	10,910,462	29,695,600	5,711,338	25,535,043	5,669,214	2,760,086	10,657,165	80,028,446
1900	23,152,099	3,915,766	44,127,899	4,245,695	9,316,066	13,793,937	37,383,450	6,488,502	31,478,271	6,965,660	3,484,521	12,751,058	98,551,462
1901	21,771,394	4,681,613	44,746,109	4,659,259	15,680,902	14,821,842	37,506,242	14,204,010	30,555,579	8,110,116	3,577,929	12,407,243	106,361,119
1902	22,782,353	4,826,666	61,709,898	5,303,403	10,598,013	13,305,527	50,307,083	6,701,903	37,608,666	8,083,313	3,128,575	14,696,320	118,525,840

COMMERCE DE TRANSPORT ÉTRANGER.

VALEUR des importations et des exportations des Etats-Unis, transportées respectivement en chemins de fer et autres moyens de voiturage, dans des navires américains et dans des navires étrangers, durant chacun des exercices de 1857 à 1902, inclusivement, avec la proportion transportée dans des navires américains (le numéraire et l'or en lingots sont compris de 1857 à 1879, inclusivement), vu qu'on ne peut donner séparément le mode de transport des espèces et des articles de commerce.

Exercice expiré le 30 juin.	IMPORTATIONS.			EXPORTATIONS.			IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.				Proportion transportée dans des navires américains.
	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	Total.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	
1857	.....	259,116,170	101,773,971	.....	251,214,857	111,745,825	.....	510,331,027	213,519,796	723,850,823	70·5
1858	.....	203,700,016	78,913,134	.....	243,491,288	81,153,133	.....	447,191,304	160,066,267	607,257,571	73·7
1859	.....	216,123,428	122,644,702	.....	249,617,953	107,171,509	.....	465,741,381	229,816,211	695,557,592	66·9
1860	.....	228,164,855	134,001,399	.....	279,082,902	121,039,394	.....	507,247,757	255,040,793	762,288,550	66·5
1861	.....	201,544,055	134,106,098	.....	179,972,733	69,372,180	.....	381,516,788	203,478,278	584,995,066	65·2
1862	.....	92,274,100	113,497,629	.....	125,421,318	104,517,667	.....	217,695,418	218,015,296	435,710,714	50·0
1863	.....	109,744,580	143,175,340	.....	132,127,891	199,880,691	.....	241,872,471	343,056,031	584,928,502	41·4
1864	.....	81,212,077	248,350,818	.....	102,849,409	237,442,730	.....	184,061,486	485,793,548	669,855,034	27·5
1865	.....	74,385,116	174,170,336	.....	93,017,756	262,839,588	.....	167,402,872	437,010,124	604,412,996	27·7
1866	.....	112,040,395	333,471,763	.....	213,671,466	351,754,928	.....	325,711,861	685,226,691	1,010,938,552	32·2
1867	.....	117,209,536	300,622,035	.....	180,625,368	280,708,368	.....	297,834,904	581,330,403	879,165,307	33·9
1868	.....	122,965,225	248,659,583	.....	175,106,348	301,886,491	.....	297,981,573	550,546,074	848,527,647	35·1
1869	.....	136,802,024	300,512,231	.....	153,154,748	285,979,781	.....	289,956,772	586,492,012	876,448,784	33·1
1870	.....	153,237,077	309,140,510	.....	199,732,324	329,786,978	.....	352,969,401	638,927,488	991,896,889	35·6
1871	15,187,354	163,285,710	363,020,644	7,798,156	190,378,462	392,801,932	22,985,510	353,664,172	755,822,576	1,132,472,258	31·2
1872	17,635,681	177,286,302	445,416,783	10,015,089	168,044,799	393,929,579	27,650,770	345,341,101	839,346,362	1,212,328,233	28·5
1873	17,070,548	174,739,834	471,806,765	10,799,430	171,566,758	494,915,886	27,869,978	346,306,592	966,723,651	1,340,899,221	25·8
1874	14,513,335	176,027,778	405,320,135	8,509,205	174,424,216	533,885,971	23,022,540	350,451,994	939,206,106	1,312,680,640	26·7
1875	13,083,859	157,872,726	382,949,568	7,304,356	156,385,066	501,838,949	20,388,235	314,257,792	884,788,517	1,119,434,544	25·8
1876	12,148,667	143,389,704	321,139,500	6,324,487	167,686,467	492,215,487	18,473,154	311,076,171	813,354,987	1,142,904,312	27·2
1877	10,697,640	151,834,067	329,565,833	6,767,170	164,826,214	530,354,703	17,464,810	316,660,281	859,920,536	1,194,045,627	26·5
1878	12,965,999	146,499,282	307,407,565	7,511,365	166,551,624	569,583,564	20,477,364	313,050,906	876,991,129	1,210,519,399	25·9
1879	11,983,823	143,599,353	310,499,599	7,439,862	128,425,339	600,769,633	19,423,685	272,015,692	911,269,232	1,202,708,609	22·6
1880	15,142,465	149,317,368	503,494,913	5,838,928	109,029,209	720,770,521	20,981,393	258,346,577	1,224,265,434	1,503,593,404	17·18
1881	17,193,213	133,631,146	491,840,269	8,259,308	116,955,324	777,162,714	25,452,521	250,586,470	1,269,002,983	1,545,041,974	16·22
1882	22,854,946	130,266,826	571,517,802	12,118,371	96,962,919	641,460,967	34,973,317	227,229,745	1,212,978,769	1,475,181,831	15·40
1883	23,003,048	136,002,290	564,175,576	25,089,844	104,418,210	694,331,348	48,092,892	240,420,500	1,258,506,024	1,547,020,316	15·54
1884	20,140,294	135,046,207	512,511,192	26,573,774	98,652,828	615,287,007	46,714,068	233,699,035	1,127,798,199	1,408,211,302	16·60
1885	21,149,476	112,864,052	443,513,801	24,183,299	82,001,691	636,004,765	45,332,775	194,865,743	1,079,518,566	1,319,717,084	14·76
1886	24,555,683	118,942,817	491,937,636	19,144,667	78,406,680	581,973,477	43,700,350	197,349,503	1,073,911,113	1,314,960,966	15·01
1887	27,562,059	121,365,493	543,392,216	21,389,666	72,991,253	621,802,292	48,951,725	194,356,746	1,165,194,508	1,408,502,979	13·80

VALEUR des importations et des exportations des Etats-Unis, transportées respectivement en chemin de fer et autres moyens de voiturage, etc.—*Fin.*

Exercice expiré le 30 juin.	Importations.			Exportations.			Importations et exportations.				Proportion transportée dans des navires américains.
	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	Total.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	
1888	32,209,459	123,525,298	568,222,357	22,147,368	67,332,175	606,474,964	54,356,827	190,857,473	1,174,697,321	1,419,911,621	13·44
1889	38,227,861	120,782,910	586,120,881	28,436,517	83,022,198	630,942,660	66,664,378	203,805,108	1,217,063,541	1,487,533,027	13·70
1890	40,621,361	124,948,948	623,740,100	32,949,902	77,502,138	747,376,644	73,576,263	202,451,086	1,371,116,744	1,647,139,093	12·29
1891	40,932,755	127,471,678	676,511,763	31,923,439	78,968,047	773,589,324	72,856,194	206,439,725	1,450,101,087	1,729,397,006	11·94
1892	39,726,595	139,139,891	648,535,976	33,220,629	81,033,844	916,023,675	72,947,224	220,173,735	1,564,559,651	1,857,680,610	11·85
1893	44,121,094	127,095,434	695,184,394	43,862,947	70,670,073	733,132,174	87,984,041	197,765,507	1,428,316,568	1,714,066,116	12·2
1894	29,623,095	121,561,193	503,810,334	49,221,427	73,707,023	769,212,122	78,844,522	195,268,216	1,273,022,456	1,547,135,194	13·3
1895	33,201,988	108,229,615	590,538,362	49,902,754	62,277,581	695,357,830	83,104,742	170,507,196	1,285,896,192	1,589,508,130	11·7
1896	35,535,079	117,299,074	626,890,521	61,131,125	70,392,813	751,083,000	96,666,204	187,691,887	1,377,973,521	1,662,331,612	12·00
1897	35 812,620	109,133,454	619,784,338	65,082,305	79,441,823	905,969,428	100,894,925	189,075,277	1,525,753,766	1,815,723,968	11·00
1898	30,427,784	93,535,867	492,086,003	73,283,704	67,792,150	1,090,406,476	103,711,488	161,328,017	1,582,492,479	1,847,531,984	9·30
1899	33,424,821	82,050,118	581,673,550	83,870,907	78,562,088	1,064,590,307	117,295,728	160,612,206	1,646,263,857	1,924,171,791	8 9
1900	44,412,509	104,304,940	701,223,735	110,483,141	90,779,252	1,193,220,689	154,895,650	195,084,192	1,894,444,424	2,244,424,266	9·3
1901	47,100,814	93,055,493	683,015,858	111,900,931	84,343,122	1,291,520,938	159,001,745	177,398,615	1,974,536,796	2,310,937,156	8·2
1902	56,366,711	102,188,002	744,766,235	123,824,337	83,631,985	1,174,263,079	180,191,048	185,819,987	1,919,029,314	2,285,040,349	8·8

NOTES.—1. Les quantités transportées en wagons et autres voitures par terre n'étaient pas mentionnées séparément avant le 1er juillet 1870. 2. De 1862 à 1879 inclusivement, les exportations comprennent l'or et les espèces.

ETAT indiquant la valeur totale des marchandises étrangères transportées en transit et transbordées entre les Etats-Unis et les possessions britanniques de l'Amérique du Nord, chaque année, de 1871 à 1902.

Exercice terminé le 30 juin.	Marchandises pour transit et transbordement reçues des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.			Expédiées en transit ou transbordées à destination des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.		
	Par terre.	Par eau.	Total.	Par terre.	Par eau.	Total.
	$	$	$	$	$	$
1871	6,035,585	1,918,475	7,954,060	15,624,591	2,781,884	18,406,475
1872	8,237,859	1,038,310	9,276,169	19,357,342	4,685,448	24,042,790
1873	11,700,787	1,693,906	13,394,693	20,178,666	6,605,518	26,784,184
1874	12,695,590	1,468,100	14,163,690	20,572 299	6,938,430	27.510,739
1875	16,890,022	1,152,555	18,042,577	23,794,129	6,006,166	29,800,295
1876	21,301,262	1,290,640	22,591,902	19,369,958	5,049,930	24,419,888
1877	10,835,642	1,636,053	12,471,695	17,066,855	1,910,298	18,977,153
1878	10,314,534	1,889,524	12,204,058	11,914,321	998,364	12,912,685
1879	10,098,998	1,982,097	12,081,095	12,030,635	858,952	12,889,587
1880	15,265,177	1,869,570	17,134,747	16,388,673	653,430	17,042,003
1881	15,200,967	1,8 1,079	17,002,046	22,828,270	527,994	23,356,264
1882	24,665,029	3,878,149	28,543,178	36,613,465	982,019	37,595,484
1883	26,382,370	3,420,450	29,802,820	38,389,318	923,250	39,312,568
1884	13,043,498	375,729	13,419,227	22,120,587	818,798	22,939,385
1885	12,755,686	767,927	13,523,613	19,105,476	594,982	19,700,458
1886	9,593,344	1,267,676	10,861,020	19,428,867	812,212	20,241,079
1887	9,377,041	2,127,680	11,504,721	20,178,365	2,009,590	22,187,955
1888	6,309,024	2,033,793	8,342,817	13,347,876	2,063,780	15,611,656
1889	8,303,171	3,032,952	11,336,123	19,299,966	2,849,263	22.149,229
1890	13,524,298	2,477,612	16,001,910	24,788,152	2,547,052	27,335,201
1891	18,065,925	1,714,545	19,780,470	25,185,706	2,697,317	27,883,023
1892	21,346,413	2,581,842	23,928,255	23,989,746	2,714 368	26,704,114
1893	13,807,662	4,077,911	17,885,573	20.151,432	2,568,679	22,720,111
1894	13,501,664	3,840,429	17,342,093	17,974,332	2,207,884	20,182,216
1895	14,068,922	5,552,940	19,621,862	18,752,226	2,970,068	21,722,294
1896	13,408,578	6,735 027	20,143,605	18,335,373	3,453,043	21,788,416
1897	17,665,422	6,928,401	24,593,823	18,430,841	2,232,835	20 663,676
1898	27,277,049	12,059,935	39,336,984	22,792,971	3,457,667	26,250,638
1899	28,248,7 9	8,312,962	36,561,721	22,593,761	2,941.282	25,535,043
1900	33,346,150	10,781,749	44,127,899	27,996,981	3,481,290	31,478,271
1901	37,680,071	7,066.038	44,746,109	27,899,903	2,655,676	30,555,579
1902	46,761,353	14,948,545	61,709,898	30,518,576	7,090,090	37,608,666

NOTE.—Ce mouvement ne fait pas partie du commerce d'importation et d'exportation.

C.—Tableau indiquant les quantités de certains articles transportés

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres céréales.*
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869.....	71,051	670,534	256,475	99,012	92,309	13,489	99,743
1870.....	54,978	658,524	193,129	123,191	117,941	19,520	127,727
1871.....	41,211	748,549	672,057	113,992	129,891	34,563	109,935
1872.....	20,534	403,903	902,753	120,061	92,959	13,357	120,753
1873.....	19,307	803,064	637,296	70,586	70,023	30,160	114,735
1874.....	29,134	772,163	519,203	98,654	59,408	8,215	280,821
1875.....	17,635	744,293	282,031	104,475	62,717	8,309	86,090
1876.....	9,290	416,376	365,254	96,494	52,147	19,949	104,783
1877.....	8,923	448,043	723,458	139,453	66,045	35,948	77,114
1878.....	5,904	844,555	734,993	89,534	85,029	64,613	88,106
1879.....	7,164	949,466	621,180	96,144	23,164	59,210	77,071
1880.....	8,266	966,052	1,156,619	106,247	20,893	26,340	86,673
1881.....	6,926	444,832	475,823	81,587	30,321	15,484	61,588
1882.....	9,372	642,215	251,687	96,650	22,180	43,372	53,300
1883.....	9,047	573,740	522,978	58,787	51,607	95,246	67,595
1884.....	7,251	790,409	198,216	65,008	52,696	71,462	51,944
1885.....	6,869	565,922	359,982	64,587	8,234	10,211	47,505
1886.....	9,005	993,129	354,765	62,854	7,278	3,073	59,782
1887.....	4,089	936,840	446,617	75,458	35,365	6,717	47,678
1888.....	3,287	491,419	499,218	41,100	70,315	12,532	49,087
1889.....	4,429	484,141	592,550	66,110	63,674	36,329	49,663
1890.....	3,489	353,738	616,702	90,754	48,438	21,657	33,123
1891.....	3,126	756,101	142,141	71,903	16,362	68,771	33,951
1892.....	4,879	620,768	150,269	51,596	72,444	4,236	33,807
1893.....	2,367	1,093,927	252,283	49,651	24,714	6,518	20,656
1894.....	2,909	903,361	275,377	89,700	100,874	5,288	22,620
1895.....	2,240	280,550	94,403	77,868	87,839	205	59,400
1896.....	7,963	408,872	100,227	109,967	197,713	77.210	55,230
1897.....	3,206	180,035	312,776	100,337	50,345	66,387	31,489
1898.....	1,854	69,986	364,248	89,906	76,244	7,745	43,044
1899.....	1,247	282,422	92,670	78,627	93,733	5,931	22,856
1900.....	1,171	138,302	189,013	63,204	36,435	10,478	34,254
1901.....	747	214,854	87,392	55,502	88,521	10.326	99,757
1902.....	1,328	291,938	33,001	75,314	44,678	18,503	24,291

* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

sur les canaux de l'Etat de New-York, pendant une période de trente-quatre années.

	Marchandises lourdes.					
Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1,302,613	137,677	79,652	263,333	1,324,408	183,992	1,989,062
1,295,010	135,930	89,708	266,740	1,558,185	238,802	2,289,365
1,850,198	178,269	100,310	248,709	1,194,037	289,952	2,011,277
1,674,320	161,667	96,996	248,558	1,462,590	377,592	2,347,403
1,745,171	53,363	62,581	216,706	1,625,859	415,968	2,374,477
1,767,598	24,511	82,955	173,590	1,413,162	232,544	1,926,762
1,305,550	36,603	95,305	186,785	1,217,091	283,219	1,819,003
1,064,293	11,691	69,450	114,070	1,036,698	173,530	1,405,439
1,498,984	10,341	58,828	156,918	1,286,881	250,573	1,763,541
1,912,734	8,385	65,642	139,927	889,873	210,078	1,313,905
1,833,399	27,634	99,568	136,021	971,074	314,411	1,548,708
2,371,090	93,613	139,993	144,487	959,342	370,884	1,709,319
1,116,561	78,650	205,005	113,756	1,092,003	337,873	1,827,287
1,118,776	58,921	122,786	108,040	1,228,435	364,361	1,882,543
1,379,000	46,553	47,412	190,392	1,152,849	293,892	1,731,098
1,236,986	28,513	54,471	161,788	954,288	210,610	1,400,670
1,063,310	12,215	38,726	161,272	1,025,941	195,750	1,433,904
1,489,886	10,878	152,030	112,002	857,884	269,914	1,402,708
1,552,764	21,368	224,979	124,054	905,424	243,578	1,539,403
1,166,958	2,596	43,881	106,344	1,219,680	259,269	1,631,770
1,296,896	3,278	78,135	112,100	1,094,897	234,948	1,523,358
1,167,901	5,800	26,804	93,181	830,154	202,072	1,157,291
1,092,355	1,960	36,770	81,232	881,502	215,686	1,217,150
937,999	524	40,073	93,216	832,397	136,612	1,102,822
1,450,116	536	25,204	52,094	741,934	102,275	922,043
1,400,129	267	22,614	70,353	609,368	37,641	740,243
602,505	4,263	59,402	71,334	766,723	144,076	1,045,798
957,182	1,568	74,651	83,309	682,167	89,998	931,692
744,575	5,080	71,117	66,879	646,803	76,311	866,190
653,027	6,288	101,216	85,525	626,616	73,199	892,844
577,486	2,725	69,106	91,068	777,743	205,234	1,145,876
472,857	833	49,036	88,635	809,187	103,514	1,051,205
557,099	7[illegible]9	30,110	100,080	774,538	90,636	996,093
489,053	15	24,077	111,430	567,911	115,983	819,416

D.—Tableau indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal.

Année.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*	45,674	313,825	120,599	20,951	.....	904	1,937
1872	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,337
1876	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	.....	2,302
1879	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881	9,959	127,832	101,075	24,509	.....	1,844	2,086
1882	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	.....	1,912
1886	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	.....	12,533
1888	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552
1890	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876
1891	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042
1892	17,046	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815
1893	15,235	258,392	441,092	18,599	31,283	3,671	36,981
1894	33,628	270,993	169,233	28,353	27,962	567	60,673
1895	44,014	203,088	164,894	8,689	18,236	1,007	46,463
1896	42,425	320,563	320,444	11,368	28,178	9,405	56,591
1897	9,065	324,743	390,615	14,173	25,161	8,483	44,674
1898	5,578	207,647	437,861	12,286	17,502	16,127	23,182
1899	11,625	197,732	204,004	2,907	24,037	923	18,460
1900	10,968	137,800	163,509	4,035	41,055	3,538	14,815
1901	18,978	151,586	67,756	7,119	28,485	2,961	14.024
1902	22,282	225,171	67,647	7,418	11,232	4,079	12,963

* Exercice. † Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

Welland, pendant une période de trente-deux années qui a fini le 31 décembre 1902.

Total.	Marchandises lourdes.						
	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Fer et sel ayant payé pleins péages sur l. canaux du St Laur.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
503,860	68,064	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623
538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	3,678
579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	43,387
647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565
409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81,654	378,540
464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
403,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741
438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983
269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188
306,482	.....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729
273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
394,971	1,351	5,636	.....	6,715	145,193	13,866	172,761
419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789
519,291	.....	753	1,027	28,047	202,384	8,138	240,349
367,177	127	1,610	2,567	7,953	224,644	3,415	240,316
527,426	163	1,567	878	3,666	211,616	355	218,245
805,253	6	2,075	374	8,139	233,096	.....	243,690
591,409	.....	3,072	159	977	203,608	.....	207,816
486,421	185	6,245	54	2,819	158,866	1,140	169,309
788,974	1,192	6,332	82	3,264	223,445	1,158	235,473
816,914	7,206	17,012	227	590	176,226	.....	201,261
720,183	1,444	11,722	799	734	162,336	13,433	190,468
459,688	567	6,361	1,282	1,318	97,732	26,125	133,385
375,720	.....	8,190	533	4,800	47,392	58,400	119,315
290,909	83	6,094	327	8,773	49,480	99,487	164,244
350,792	64	7,488	.....	15,201	64,014	22,480	109,247

E.—Tableau indiquant les quantités de certains articles acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié, pendant les trente-quatre dernières années.

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. *	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
1869	5,609	490,904	219,874	1,978	63,728	2,150	2,193	786,436	.....	....
1870	8,258	502,158	165,577	19,944	89,156	10,593	6,906	802,592	2·05	.....
1871	5,607	570,849	579,709	19,810	106,391	27,622	5,705	1,315,693	67·59	.....
1872	.....	330,032	866,169	41,515	73,572	5,900	88	1,317,276	67·50	....
1873	6	737,167	611,675	8,636	51,615	22,441	634	1,432,174	82·10	.....
1874	.....	650,161	459,728	3,192	44,079	112	237	1,157,509	47·18	.....
1875	5,859	695,315	273,006	1,156	36,609	2,242	3,372	1,017,559	29·38	.....
1876	231	377,317	356,064	6,334	24,488	12,205	4,691	783,331	.....	0·39
1877	1,710	398,416	709,723	26,351	52,559	27,365	4,976	1,223,100	55·52	...
1878	987	775,953	718,714	21,665	69,256	51,064	6,662	1,644,301	109·08	....
1879	1,239	892,404	602,171	7,193	14,537	40,471	7,528	1,565,543	99·07	.....
1880	2,743	897,603	131,857	434	16,154	12,137	4,256	2,065,184	162·06	.....
1881	1,491	386,605	458,318	86	24,751	107	7,484	878,842	11·75	.....
1882	1,123	586,019	241,406	1,858	9,046	19,158	6,216	864,826	9·96	.....
1883	538	535,150	517,219	6,816	47,190	79,010	6,051	1,191,974	51·06	.....
1884	520	767,784	194,368	4,910	47,060	57,856	4,411	1,078,909	37·18	...
1885	323	540,533	356,737	3,317	5,610	6,405	5,427	918,352	14·36	....
1886	488	955,851	351,272	6,799	5,180	.....	4,001	1,353,591	72·11	.....
1887	334	914,152	438,069	15,207	32,907	4,612	44,693	1,449,984	85·64	.....
1888	534	469,965	494,110	6,589	68,922	10,997	1,717	1,052,834	33·87	....
1889	845	457,922	579,526	16,380	61,175	34,167	5,160	1,155,175	46·88	.....
1890	195	329,531	498,641	58,563	45,202	16,903	4,362	953,397	21·23	.....
1891	1,071	733,967	137,679	43,779	14,803	66,278	2,594	1,000,171	27·18	..
1892	2,485	611,177	141,506	37,570	70,363	3,997	3,472	870,570	10·69	.....
1893	424	1,086,834	240,767	38,986	21,981	6,156	243	1,395,391	77·43	.....
1894	327	887,908	265,947	69,707	99,898	5,191	2,123	1,331,101	69·26	....
1895	98	271,957	83,611	71,185	85,507	205	15	508,596	.....	35·32
1896	6,971	402,114	89,726	101,154	194,442	77,162	5,575	877,144	11·53	.....
1897	1,665	168,870	303,761	88,293	48,591	65,490	11,965	688,635	.....	12·44
1898	.....	64,760	354,917	85,359	74,336	7,367	20,818	607,557	.....	22·74
1899	.....	271,848	84,370	72,892	92,919	5,839	.....	527,868	.....	32·89
1900	620	129,683	184,996	53,472	33,564	10,478	25,621	438,434	.....	44·11
1901	3	211,317	86,250	45,624	87,357	10,326	32,862	473,72[illegible]	.....	39·76
1902	.....	289,207	30,293	50,500	43,162	18,503	5,278	436,94[illegible]	.....	44·44

* Pommes, farines de toutes sortes, pois et pommes de terre.

SUPPLÉMENT au tableau E, indiquant les chargements à Oswego durant la même période.

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. *	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
1869	7,361	141,360	28,585	66.794	1,113	8,569	14,033	267,815	..	...
1870	11,440	115,732	10,120	77,906	3,953	7,402	11,628	238,181	...	11·06
1871	10,043	123,173	70,218	72,675	1,806	6,250	13,259	297,424	11·05	.....
1872	4,773	57,865	27,148	62,172	684	6,751	10,425	169,818	...	36·59
1873	4,061	53,361	10,578	46,337	670	6,019	10,739	131,765	.....	50·80
1874	.....	108,288	46,127	77,007	1,103	7,053	3,747	243,325	.....	9·14
1875	1,728	32,690	3,034	75,083	3,308	4,989	5,931	126,763	.....	52·67
1876	967	21,890	1,324	63,336	117	5.703	6,638	99,975	.....	62·67
1877	855	28,955	3,308	80,306	316	6,603	6,556	126,899	.....	52·61
1878	1,394	24,171	1,383	50,381	.....	10,598	5,222	93,149	.....	65·21
1879	734	25,740	9,268	71,693	.....	16,623	3,110	127,168	.....	52·51
1880	951	17,466	15,656	82,743	.....	12,598	5,996	135,410	.....	49·43
1881	758	25,352	8,064	62,793	200	14,444	4,027	115,638	.....	56·82
1882	813	20,274	4,401	70,862	416	22.265	7,773	126,804	.....	52·65
1883	432	22,634	535	32,557	.....	14,384	1,967	72,507	.....	73·00
1884	404	5,932	413	48,391	.....	12,173	2,819	70,132	.....	73·43
1885	519	6,484	22	45,264	.....	4,613	2,945	59,847	....	77·62
1886	737	9,579	154	42.261	.....	1,671	4,814	59,216	...	77·88
1887	790	675	2	44,580	.....	716	1,370	48,133	....	82·02
1888	381	2,206	168	6,237	.....	.....	2,196	11,191	.....	95·82
1889	473	8,002	8,950	40,096	16	1,405	1,003	59,945	.....	77·61
1890	545	10,378	10,408	26,639	8	4,635	2,356	54,969	.....	79·47
1891	292	4,298	1,652	27,418	.....	2,130	3,620	39,410	....	85·28
1892	273	4,806	5,657	5,283	.....	199	2,340	18,558	....	93·07
1893	119	2.036	3,968	8,476	.....	237	2,784	17,620	.....	93·43
1894	8	10,293	10,514	17,160	.....	.....	2,609	40,584	.....	84·84
1895	66	3,073	7,352	1,900	1,816	.....	258	14,465	.....	94·23
1896	.....	1,825	7.778	7,552	.....	.....	2,468	19,623	..	93·01
1897	.....	6,588	5,550	7,349	498	219	245	20,449	.....	92·37
1898	160	2,111	5,886	1,450	16	.....	784	10,407	....	96 12
1899	216	3,106	4,478	2,400	.....	.....	2,346	12,546	...	94·61
1900	214	485	1.404	2,400	.....	.....	403	4,906	.....	98·54
1901	245	526	.....	5,375	.....	.....	120	6,266	.....	97·67
1902	159	.....	.....	3.678	3	.....	632	4.472	.....	98·34

* Pommes, farines de toutes sortes, pommes de terre.

F.—Tableau indiquant les quantités de certains articles acquittés à la descente sur le canal Welland, pendant les trente-deux années qui ont pris fin le 31 décembre 1902.

CÉRÉALES.

nnée.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*	44,110	310,090	119,541	3,920	.....	680	1,541	479,882
1872	26,648	231,056	254,534	693	7,594	64	2,300	524,889
1873	30,660	345,720	180,042	643	1,188	3	3,557	563,813
1874	24,017	406,157	181,128	377	5,953	.....	3,301	620,933
1875	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	448,931
1878	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	....	2,100	389,296
1879	10,588	271,545	114,276	803	1,196	.....	2,387	430,795
1880	12,467	240,601	162,891	... .	477	.. ....	1,418	417,853
1881	9,655	121,393	103,075	252	.. . .	6	1,371	235,752
1882	12,205	205,876	54,797	. 537	.....	1,954	225	275,594
1883	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885	13,322	114,090	117,536	618	1,116	.....	1,628	248,310
1886	19,418	146,151	218,897	.. ....	4,891	.....	14,581	403,928
1887	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	....	12,149	375,543
1888	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983
1891	13,517	196,326	185,177	8,113	52,959	65,071	27,895	549,058
1892	17,046	229,569	192,548	6,433	37,173	9,392	32,548	524,709
1893	15,232	257,203	441,092	18,461	31,283	3,671	36,981	803,923
1894	33,628	270,514	169,233	28,353	27,962	.....	60,587	590,277
1895	43,895	202,636	164,894	8,689	18,236	... .	46,435	484,785
1896	42,159	319,388	320,444	11,368	28,178	8,970	54,031	784,538
1897	9,025	322,993	390,615	14,173	25,127	8,483	44,651	815,067
1898	5,578	206,313	437,849	12,286	17,491	16,127	23,170	718,814
1899	11,625	197,732	204,004	2,424	23,541	923	18,440	458,689
1900	10,968	137,800	163,509	3,449	40,256	3,538	14,802	374,322
1901	18,937	151,325	67,756	7,119	28,281	2,961	14,021	290,400
1902	22,282	223,499	67,647	7,418	11,223	4,079	12,912	349,060

* Exercice. † Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

G.—Tableau indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis pendant les trente-deux années qui ont pris fin le 31 décembre 1902.

Année.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Tonn'x.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonneaux.	Tonn'x.	Tonneaux.
1869	30,681	211,085	91,149	2,942	.....	667	1,006	337,530	68,064	14,334	89,086	28,566	35,912	235,962
1872	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	.....	608	234,337	24,040	13,239	49,843	95,741	59,401	242,264
1873	10,805	127,727	101.329	1,920	1,188	3	392	243,366	4,659	13,826	40,507	170,242	62,942	292,176
1874	8.230	229,053	125,627	.....	5,948	.....	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,651	260,895
1875	1,881	113.832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,767	34,616	244,451
1876	5,187	96,247	58,138	.....	1,905	525	403	162,405	.....	5,531	29,395	167,110	25,808	227,844
1877	3,342	107,396	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	8,976	8,688	8.336	172,868	41,107	239,975
1878	1,316	65,542	60,026	859	277	.....	341	128,361	.....	10,713	3,892	150,583	13,535	178,723
1879	159	53,791	33,401	.....	464	.....	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	17,797	148,741
1880	.....	30,611	16,122	1,551	296	.....	...	48,580	4,743	3,515	371	65,945	18,380	92,954
1881	.....	34,320	30,031	224	.....	.....	10	65,285	1,313	5,570	.....	83,858	6,464	97,205
1882	107	30,227	32,433	537	.....	684	14	64,002	.....	4,076	.....	158,552	14,533	177,161
1883	2,041	54,382	66,128	735	731	.....	8,579	132,496	1,209	6,901	8	196,462	24,891	229,471
1884	1,715	40,956	53,707	.....	9,874	.....	8,170	114,422	698	599	.....	210,790	15,100	227,187
1885	124	53,235	63,229	732	882	.....	1	118,203	.....	1,594	.....	198,416	15,029	215,039
1886	7,591	53,258	94,048	.....	4,790	.....	13,201	172,888	156	5,328	1	189,964	11,364	206,813
1887	11,780	37,678	83,431	1,732	12,050	.....	10,859	157,530	15	4,406	.....	82,780	627	87,828
1888	8,563	39,999	102,974	2	26,510	179	11,598	189,825	63	1,601	56	173,259	2,309	177,288
1889	5,017	39,229	147,045	.....	27,492	.....	17,225	236,208	.....	1,587	896	227,476	1,204	231,163
1890	9,204	31,527	180,842	6,519	27,030	.....	20,497	275,619	.....	504	208	162,231	1,620	164,563
1891	6,802	32,097	127,494	8,113	52,823	.....	26,115	253,444	.....	292	705	186,572	1,773	189,342
1892	11,018	26,950	131,222	6,433	36,935	.....	31,992	244,550	.....	576	2	183,895	.....	184,473
1893	6,588	28,187	198,777	16,751	23,870	864	36,352	311,389	.....	344	.....	206,827	.....	207,171
1894	17,795	53,846	105,329	28,095	27,621	.....	60,462	198,358	.....	297	.....	188,521	.....	188,818
1895	10,169	27,881	100,512	7,904	17,020	.....	46,316	209,802	181	246	.....	149,490	.....	149,917
1896	16,224	34,878	175,094	11,128	16,137	490	46,456	300,407	.....	146	.....	207,348	.....	207,494
1897	7,237	28,919	169,057	14,173	14,969	.....	41,887	276,242	965	15	.....	165,143	.....	166,123
1898	4,212	11,268	150,667	6,909	12,732	1,197	22,671	209,656	770	339	4	156,814	.....	157,927
1899	6,118	12,926	81,777	2,424	19,526	923	18,198	141,892	351	1,646	553	88,931	.....	91,481
1900	7,966	18,771	60,545	2,402	39.706	2,149	14,248	145,787	.....	953	.....	46,024	.....	46,977
1901	17,165	23,557	55,531	7,119	26,344	.....	14,016	143,732	83	80	105	46,702	.....	46,970
1902	13,785	32,639	66,111	7,418	10,006	.....	12,675	142,634	.....	214	.....	12,911	.....	13,125

* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

H.—TABLEAU indiquant les quantités de céréales transportées sur chacune des lignes de canaux et sur les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer, pendant les trente-deux années qui ont pris fin le 31 décembre 1902.

Année.	Total sur les canaux de New-York.	Total sur le canal Welland.	Total sur les chemins de fer New-York-Central et Erié.	Quantité acquittée à Buffalo et Tonawanda par le canal Erié.	Quantité acquittée à Oswego par le canal.	Quantité acquittée par le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*	1,302,613	503,860	1,087,809	786,436	267,815	337,530
1872	1,674,320	538,147	1,870,614	1,317,276	169,818	234,337
1873	1,745,171	579,880	2,036,992	1,432,174	131,765	243,366
1874	1,767,598	647,397	2,791,517	1,557,509	243,325	374,226
1875	1,305,550	417,936	2,343,241	1,017,559	126,763	177,908
1876	1,064,293	409,788	2,875,803	783,331	99,975	162.405
1877	1,498,984	464,181	2,493,683	1,223,100	126,899	180,586
1878	1,912,734	403,403	3,695,764	1,644,301	93,149	128,361
1879	1,833,399	438,564	4,353,617	1,565,543	127,168	87,826
1880	2,371,090	442,182	4,732,385	2,065,184	135,410	48,580
1881	1,116,561	269,395	4,983,722	878,842	115,638	65,285
1882	1,118,776	306,482	3,885,557	864,826	126,804	64,002
1883	1,379,000	372,236	4,422,461	1,191,974	72,507	132,496
1884	1,236,986	305,734	3,639,805	1,078,909	70,132	114,422
1885	1,063,310	273,905	4,105,594	918,352	59,847	118,203
1886	1,489,886	414,812	3,802,262	1,353,591	59,216	172.888
1887	1,552,764	394,971	3,847,766	1,449,984	48,133	157,530
1888	1,166,958	419,786	3,197,734	1,052,834	11,191	189,825
1889	1,296,896	542,043	3,654,984	1,155,175	59,945	236,208
1890	1,167,901	519,291	4,336,199	953,397	54,969	275,619
1891	1,092,355	367,177	3,565,381	1,000,171	39,410	253,444
1892	937,999	527,426	5,913,013	870,570	18,558	244,550
1893	1,452,563	805,253	5,107,426	1,395,391	17,620	311,389
1894	1,400,129	591,409	4,281,056	1,331,101	40,584	293,148
1895	602,505	486,421	3,798,574	508,596	14,465	209,802
1896	957,182	788,974	5,183,540	877,144	19,623	300,407
1897	744,575	816,914	5,673,638	688,635	20,449	276,242
1898	653,027	720,183	7,060,542	607.557	10,407	209,656
1899	577,486	459,688	6,211,827	527,868	12,546	141,892
1900	472,857	375,720	6,053,005	438,434	4,906	145,787
1901	557,099	290,909	6,334,001	473,729	6,266	143,732
1902	489,053	350,792	6,532,263	436,943	4,472	142,634

* Exercice.

I.—Tableau indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, et 1902.

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	256	107,575	173	68,061	241	241,313	130	50,063	800	467,016
1891.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé	62,859		56,953		36,425		33,853		190,090	
Maïs	20,510		9,550		137,852		17,039		184,951	
Orge	.....		.....		5,444		4,061		9,505	
Avoine	.....		.....		50,212		1,076		51,288	
Pois	390		.....		.....		.....		390	
Seigle	29,581		11,206		16,361		7,343		64,581	
Houille	158		20,388		.....		3,851		24,397	
Diverses marchandises	8,369		6,007		37,537		2,578		54,491	
Bardeaux, art. en bois, etc.	.....		.....		.....		4		4	
Bois de serv., scié..pds M.P.	4,268,874		4,648,824		8,067,351		18,745,628		35,730,677	
Bois de charpente..pds. cub.	449,406		566,109		.....		.....		1,015,515	
Douves.....nombre.	1,000		.....		.....		.....		1,000	
Bois de chauffage.....cordes.	.....		.....		.....		.....		.....	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	239	100,324	186	73,140	245	248,837	134	52,087	804	474,388
1892.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé	74,578		54,764		60,364		36,898		226,604	
Maïs	17,477		7,369		146,080		21,631		192,548	
Orge	.....		.....		3,995		2,438		6,433	
Avoine	.....		.....		36,935		.....		36,935	
Pois	524		.....		.....		.....		524	
Seigle	5,066		.....		3,718		608		9,392	
Houille	775		13,350		.....		1,365		15,490	
Diverses marchandises	2,139		2,786		44,117		.....		49,042	
Bardeaux, art. en bois, etc.	1		.....		45		9		55	
Bois de serv., scié. pds. M.P.	6,278,253		7,504,256		10,494,692		26,832,564		51,109,765	
Bois de charpente...pds. cub,	754,213		1,421,260		2,601		1,310		2,179,384	
Douves.....nombre	46,800		32,838		.....		.....		79,638	
Bois de chauffage.....cordes.	.....		.....		.....		.....		.....	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	193	100,107	143	58,652	390	375,682	236	122,326	962	656,767
1893.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé	83,447		31,185		72,671		68,628		255,931	
Maïs	23,817		12,946		313,246		91,083		441,092	
Orge	1,527		183		16,189		562		18,461	
Avoine	223		.....		27,903		3,038		31,164	
Pois	.....		.....		.....		.....		.....	
Seigle	.....		.....		3,216		455		3,671	
Houille	638		13,580		.....		5,849		20,067	
Diverses marchandises	6,179		286		44,976		1,647		53,088	
Bardeaux, art. en bois, etc.	.....		15		22		.....		37	
Bois de serv., scié..pds. M.P.	13,750,267		2,748,941		17,359,573		41,863,852		75,722,633	
Bois de charpente...pds cub.	836,048		1,437,893		5,133		.....		2,279,074	
Douves.....nombre	.....		18,484		.....		.....		18,484	
Bois de chauffage...cordes.	.....		.....		.....		.....		.....	

I.—Tableau indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	199	104,649	112	57,668	287	279,621	144	63,770	742	505,708
1894.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé		98,586		54,444		79,715		37,095		268,840
Maïs		10,368		5,614		122,211		31,040		169,233
Orge		258		.....		28,095		.....		28,353
Avoine		175		107		27,621		.....		27,903
Pois		.....		.....		.....		.....		.....
Seigle		.....		.....		.....		.....		.....
Houille		1,483		1,892		61		11,109		14,545
Diverses marchandises		16,949		664		83,198		1,977		102,788
Bardeaux, art. en bois, etc.		22		.....		.....		.....		22
Bois de serv., scié..pds. M.P.		8,423,295		279,830		11,719,664		31,891,456		52,313,745
Bois de charpente..pds. cub.		771,328		1,578,981		.....		.....		2,350,309
Douves		.....		.....		.....		.....		.....
Bois de chauffage.....cordes.		.....		.....		.....		.....		.....
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage
	209	108,776	151	73,895	205	223,743	101	41.327	666	447,741
1895.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé		72,895		68,935		29,345		30,723		201,898
Maïs		16,854		3,724		126,943		17,369		164,890
Orge		798		162		7,729		.....		8,689
Avoine		1,531		246		16,442		.....		18,219
Pois		.....		.....		.....		.....		.....
Seigle		.....		.....		.....		.....		.....
Houille		2		3,984		.....		4,426		8,412
Diverses marchandises		37,356		2,361		67,705		1,324		108,746
Bardeaux, art. en bois, etc.		20		.....		863		1,079		1,962
Bois de serv., scié..pds. M.P.		1,057,146		248,071		9,385,890		14,929,734		25,620,841
Bois de charpente...pds. cub.		1,027,913		2,049,368		.....		35,000		3,112,281
Douves		.....		.....		.....		.....		.....
Bois de chauffage.....cordes.		.....		.....		.....		.....		.....
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	224	122,521	181	82,543	343	337,983	163	96,506	911	639,553
1896.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé		113,331		90,979		78,741		34,476		317,527
Maïs		9,360		3,855		218,315		88,914		320,440
Orge		240		.....		11,128		.....		11,368
Avoine		441		1,270		24,847		1,620		28,178
Pois		1,403		1,354		.....		273		3,030
Seigle		5,035		644		2,837		454		8,970
Houille		7		11,106		1,255		629		11,997
Diverses marchandises		29,820		1,452		82,319		4,374		117,965
Bardeaux, art. en bois, etc.		134		.....		22		.....		156
Bois de serv., scié..pds. M.P.		2,123,213		.....		18,259,810		27,796,146		48,179,169
Bois de charpente . pds. cub.		942,923		1,649,145		.....		246,024		2,838,092
Douves		.....		.....		.....		.....		.....
Bois de chauffage.....cordes.		.....		.....		.....		55		55

I.—État indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	225	131,907	163	76,760	388	382,231	144	86,675	920	677,573
1897.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé		121,762		55,724		106,064		37.891		321,441
Maïs		33,694		15,244		274,355		66,822		390,615
Orge		...		...		14,173		...		14,173
Avoine		223		...		23,515		1,168		24,906
Pois		1,851		...		...		...		1,851
Seigle		2,047		919		5,517		...		8,483
Houille		3,873		3,947		368		1,615		9,803
Diverses marchandises.		15,739		3,290		70,968		4,174		94,071
Bardeaux, art. en bois, etc.		1,268		5		404		...		1,677
Bois de service, scié, pds. M. P.		1,573,447		...		20,284,446		20,673,202		42,531,095
Bois de charpente. .pds cub.		1,327,823		2,217,629		...		616,093		4,161,545
Douves.....nombre.		2,577,160		...		...		...		2,577,160
Bois de chauffage.....cordes.		4		...		...		...		4
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	216	126,398	104	59.532	354	355,702	195	108,720	869	650,352
1898.	Ton eaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé		95,567		36,157		54,934		18,355		205,013
Maïs		56,538		30,455		284,059		66,761		437,813
Orge		...		...		9,465		2,821		12,286
Avoine		...		...		17,329		...		17,329
Pois		260		...		45		...		305
Seigle		3,564		1,480		9,135		1,948		16,127
Houille		575		1,916		759		2,620		5,870
Diverses marchandises.		19,385		4,104		47,271		8,758		79,518
Bardeaux, art. en bois, etc.		2		9		...		...		11
Bois de service, scié, pds. M. P.		4,910,669		1,641,783		16,220,972		24,484,283		47,257,707
Bois de charpente...pds cub.		825,545		1,183,821		...		388,410		2,397,776
Douves.....nombre.		...		...		...		...		...
Bois de chauffage.....cordes.		249		...		...		...		249
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	191	100,242	129	75,777	201	212,027	78	36,962	599	425,008
1899	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé		91,901		80,928		16,250		7,244		196,323
Maïs		28,015		18,905		138,834		18,250		204,004
Orge		...		...		2,424		...		2,424
Avoine		1,557		...		21,646		...		23,203
Pois		...		...		...		...		...
Seigle		...		...		923		...		923
Houille		435		6,736		...		3,398		10,569
Diverses marchandises.		25,203		18,651		49,522		1,567		94,943
Bardeaux, art. en bois, etc.		485		916		...		100		1,501
Bois de service, scié, pds. M. P.		2,077,748		772,739		14,855,338		19,949,079		37,654,904
Bois de charpente ...pds cub.		322,138		585,780		20,802		328,806		1,257,526
Bois de chauffage. ..cordes.		...		9		...		...		9
Douves ... . . . .nombre.		...		...		...		...		...

I.—ÉTAT indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Fin.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	216	114,885	109	67,475	168	182,444	71	30,309	564	395,113
1900.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé	67,694		43,157		23,066		2,130		136,047	
Maïs	39,597		31,248		78,701		13,963		163,509	
Orge	.....		.....		2,402		1,047		3,449	
Avoine	.....		.....		39,706		407		40,113	
Pois	115		.....		4		.....		119	
Seigle	1,389		.....		2,149		.....		3,538	
Houille	723		637		433		559		2,352	
Diverses marchandises	53,649		31,536		43,344		3,564		132,093	
Bardeaux, art. en bois, etc.	1,078		.....		.....		.....		1,078	
Bois de service, scié, pds. M. P.	6,847,279		5,344,258		14,984,483		18,770,405		45,946,425	
Bois de charpente...pds cub.	439,827		355,951		11,583		198,420		1,005,781	
Bois de chauffage.....cordes.	126		255		.....		.....		381	
Douves.....nombre.	1,000		.....		.....		.....		1,000	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	197	103,802	114	59,022	163	182,497	48	22,319	522	367,640
1901.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé	57,641		58,973		31,955		1,241		149,810	
Maïs	7,350		4,689		55,717		.....		67,756	
Orge	.....		.....		7,119		.....		7,119	
Avoine	944		.....		27,197		.....		28,141	
Pois	.....		.....		.....		.....		.....	
Seigle	2,961		.....		.....		.....		2,961	
Houille	1,960		362		357		.....		2,679	
Diverses marchandises	71,300		32,312		12,874		7,469		123,955	
Bardeaux, art. en bois, etc.	18		.....		.....		.....		18	
Bois de service, scié, pds. M. P.	6,533,423		4,060,251		11,089,806		13,092,940		34,776,420	
Bois de charpente...pds cub.	362,441		204,682		9,384		149,531		725,038	
Bois de chauffage.....cordes.	165		264		.....		.....		429	
Douves.....nombre.	.....		.....		.....		.....		.....	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	196	90,791	122	73,958	191	201,339	52	22,097	561	388,185
1902.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé	82,954		85,973		52,889		.....		221,816	
Maïs	148		1,388		66,111		.....		67,647	
Orge	.....		.....		7,418		.....		7,418	
Avoine	1,200		43		9,963		.....		11,206	
Pois	.....		.....		.....		.....		.....	
Seigle	3,808		.....		271		.....		4,079	
Houille	3,977		25,732		13,497		8,332		51,538	
Diverses marchandises	33,111		8,723		38,351		1,594		81,779	
Bardeaux, art. en bois, etc.	47		28		4		.....		79	
Bois de service, scié, pds. M. P.	13,218,960		3,255,187		25,437,287		19,540,426		61,452,860	
Bois de charpente...pds cub.	370,718		557,689		.....		115,000		1,043,407	
Bois de chauffage....cordes.	56		40		.....		.....		96	
Douves.....nombre.	.....		14,000		.....		.....		14,000	

TABLEAU indiquant la quantité du fret monté par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, pendant la saison de navigation de 1902.

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	195	95,377	116	71,311	178	187,504	42	17,982	531	372,174
1902.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Classe 3.										
Ciment et chaux hydraulique		178				784				962
Poisson						45				45
Fer pour chemin de fer		1,029		10,720						11,749
" en gueuse		446				112				558
" tout autre		3,651		341		184				4,176
Sel		4								4
Acier		42								42
Articles non énumérés		281				1,220				1,501
Classe 4.										
Faïence et poterie		96								96
Marbre						1,251				1,251
Manille		1				39				40
Clous		1,997								1,997
Peinture		110								110
Poix et goudron		34								34
Sucre		1,369				1,001				2,370
Etain		481		25		44				550
Marchandises non énumérées		4,449				27,021				31,470
Classe 5.										
Articles en bois		2,334		6,224		223				8,781
Classe spéciale.										
Articles non énumérés		65				12,392		618		13,075
Total		16,567		17,310		44,316		618		78,811

	Tonneaux.
Les navires à vapeur canadiens ont transporté	16,567
" voiles " "	17,310
" vapeur américains "	44,316
" voiles " "	618

FRET PASSÉ PAR LE CANAL WELLAND—RÉCAPITULATION.

CANAL WELLAND—ALLANT À L'OUEST.

La quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains pendant la saison de navigation en 1902, est comme suit :—

Sommaire.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens	16,567	
Voiliers "	17,310	
Quantité totale, navires canadiens		33,877
Vapeurs américains	44,316	
Voiliers "	618	
Total, navires américains		44,934
Grand total de la quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains		78,811

SOMMAIRE de la quantité du fret passé sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1902.

Sommaire.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens, montée	16,567	
" descente	154,833	
Total, vapeurs canadiens		171,400
Voiliers canadiens, montée	17,310	
" descente	138,397	
Total, voiliers canadiens		155,707
Quantité totale, navires canadiens		327,107
Vapeurs américains, montée	44,316	
" descente	230,914	
Total, vapeurs américains		275,230
Voiliers américains, montée	618	
" descente	43,142	
Total, voiliers américains		43,760
Quantité totale, navires américains		318,990
Total, navires canadiens et américains		646,097
	Allant à l'est.	Allant à l'ouest.
Navires canadiens	293,230	33,877
" américains	274,056	44,934
Total	567,286	78,811

J.—LISTE des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, indiquant leurs tonnage, dimensions, tirant d'eau et cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland pendant la saison de navigation 1902.

NAVIRES CANADIENS—À VAPEUR.

Date de l'arrivée	Noms des navires	Tonnage enregistré	Dimensions: Longueur	Dimensions: Largeur	Dimensions: Profondeur	Tirant d'eau à l'arrivée dans le port: A la proue	Tirant d'eau à l'arrivée dans le port: A la poupe	Cargaison première: Blé	Cargaison première: Blé	Cargaison première: Maïs	Cargaison première: Maïs	Cargaison première: Orge	Cargaison première: Orge	Cargaison première: Seigle	Cargaison première: Seigle	Cargaison première: Avoine	Cargaison première: Avoine	Cargaison première: Fret en vrac	Allégement sur le chemin de fer Welland: Blé	Allégement sur le chemin de fer Welland: Maïs	Allégement sur le chemin de fer Welland: Orge	Allégement sur le chemin de fer Welland: Seigle	Allégement en tonneaux: Blé	Allégement en tonneaux: Maïs	Allégement en tonneaux: Orge	Allégement en tonneaux: Seigle	Allégement en tonneaux: Avoine	Allégement en tonneaux: Fret en vrac	Cargaisons de grain et de fret en vrac passées par le canal: Blé	Cargaisons de grain et de fret en vrac passées par le canal: Maïs	Cargaisons de grain et de fret en vrac passées par le canal: Orge	Cargaisons de grain et de fret en vrac passées par le canal: Seigle	Cargaisons de grain et de fret en vrac passées par le canal: Blé	Cargaisons de grain et de fret en vrac passées par le canal: Maïs	Cargaisons de grain et de fret en vrac passées par le canal: Orge	Cargaisons de grain et de fret en vrac passées par le canal: Seigle	Cargaisons de grain et de fret en vrac passées par le canal: Avoine	Cargaisons de grain et de fret en vrac passées par le canal: Fret en vrac	Cargaisons totales passées par le canal	Tirant d'eau dans le canal	Destination: De	Destination: A	Coût de l'allégement par boisseau
1902.		Ton'x.	Pds pcs.	Pds pcs.	Pds pcs.	Pds pcs.	Pds pcs.	Boiss.	Ton'x.	Boiss.	Ton'x.	Boiss.	Ton'x.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Pds pcs.			$ c.
22 avril	Bannockburn	1,035	245	40	18 4	16 2	16 1	76,000	2,280										22,146				664						53,854				1,616						1,616	13 6	Fort-William	Kingston	0 02
5 mai	Rosemount	989	253	41	24 3	15 5	15 10	77,000	2,310										14,876				446						62,124				1,864						1,864	13 8	"	"	0 02
10 "	Bannockburn	1,035	245	40	18 4	15 9	15 9	73,222	2,197										16,405				492						56,817				1,705						1,705	13 10	"	"	0 02
25 "	Rosemount	989	253	41	24 3	15 6	15 6	77,000	2,310										14,321				429						62,679				1,881						1,881	14	"	"	0 02
28 "	Bannockburn	1,035	245	40	18 4	14 11	15 2	39,638	1,191							792			10,142				304						29,556				887				792		1,679	13 9	"	"	0 02
13 juin	Rosemount	989	253	41	24 3	15 6	15 8	77,000	2,311										12,958				389						64,042				1,922						1,922	14	"	"	0 02
14 "	Bannockburn	1,035	245	40	18 4	16	16	72,000	2,160										16,592				496						55,408				1,664						1,664	14	"	"	0 02
1er juill.	Rosemount	989	253	41	24 3	15 10	15 5	77,000	2,310										15,269				456						61,731				1,854						1,854	13 10	"	"	0 02
18 "	"	989	253	41	24 3	15 7	15 7	77,332	2,325										15,605				468						61,927				1,858						1,858	14	"	"	0 02
19 "	Bannockburn	1,035	245	40	18 4	15 7	15 7	57,000	1,710										14,031				447						42,969				1,263						1,263	13 11	"	"	0 02
27 "	Advance	359				14 4	15 8	45,000	1,350										12,389				371						32,611				979						979	12 11	"	"	0 02
13 août	Rosemount	989	253	41	24 3	15 10	16 4	80,000	2,400										15,804				475						64,196				1,925						1,925	14	"	"	0 02
7 sept.	Myles	742	179	33 6	15	14 1	14 10	40,000	1,200							297			2,613				78						37,387				1,122						1,122	11	Chicago	Montréal	0 02
16 "	Rosemount	989	253	41	24 3	14 2	15 1	57,640	1,730										5,018				151						52,622				1,579				297		1,876	14	Fort-William	Kingston	0 02
4 oct.	"	989	253	41	24 3	15	15 8	78,000	2,340										16,052				481						61,638				1,850						1,850	14	"	"	0 02
16 "	"	989	253	41	24 3	15 9	15 9	78,000	2,340										16,890				506						61,110				1,834						1,834	13 11	"	"	0 02
16 "	Bannockburn	1,035	245	40	18 4	15 8	15 10	72,112	2,164										16,401				492						56,711				1,762						1,762	14	"	"	0 02
21 "	Myles	742	179	33 6	15	14 5	14 9	40,540	1,217										2,618				79						37,922				1,138						1,138	14	"	"	0 02
5 nov.	Bannockburn	1,035	245	40	18 4	15 11	16 0	72,000	2,160										15,895				476						56,105				1,684						1,684	14	"	"	0 02
21 "	Myles	742	179	33 6	15	13 9	15 6	40,000	1,200										2,773				83						37,227				1,117						1,117	11	Duluth	Ogdensburg	0 02
21 "	Rosemount	989	253	41	24 3	16	16	77,000	2,310										15,884				476						61,116				1,834						1,834	14	"	"	0 02
7 déc.	Advance	359				11 9	16 6	45,000	1,350										8,395				251						36,605				1,099						1,099	13 10	"	"	0 02
8 "	Rosemount	989	253	41	24 3	16 2	16	78,000	2,340										18,312				549						59,688				1,791						1,791	14	"	"	0 02
								1,506,744	45,206							1,080			301,269				9,029						1,205,475				36,177				1,080		37,266				

NAVIRES CANADIENS—À VOILES.

9 mai	Minnedosa	1,041	240	36 3	15 2	14 8	14 8	65,000	1,950										9,678				290						55,322				1,660						1,660	13 6	Fort-William	Kingston	0 02
20 "	"	1,041	240	36 3	15 2	15 3	15 3	70,000	2,100										13,630				408						56,370				1,692						1,692	13 8	"	"	0 02
19 juin	"	1,041	240	36 3	15 2	15 3	14 3	70,000	2,100										9,487				284						60,513				1,816						1,816	14	"	"	0 02
10 juill	"	1,041	240	36 3	15 2	15	15	67,912	2,038										7,557				227						60,355				1,811						1,811	14	"	"	0 02
4 oct.	"	1,041	240	36 3	15 2	15 3	15 3	70,000	2,100										10,581				317						59,419				1,783						1,783	14	"	"	0 02
4 nov.	"	1,041	240	36 3	15 2	15 1	15 4	70,000	2,100										9,576				287						60,424				1,813						1,813	14	"	"	0 02
								412,912	12,388										60,509				1,813						352,403				10,575						10,575				

NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.

25 avril	J. R. Langdon	1,550	240	42	23 4	14 8	15 5			70,000	1,960						69		16,394					459						53,606				1,501				69	1,570	13 5	Chicago	Ogdensburg	0 02
	A. McVittie	1,553	240	42	23 4	14 9	16 7	50,000	1,500								553	13,868				416						36,132				1,084				553	1,637	13 6	"	"	0 02
26 "	W. J. Averell	1,425	265	36 7	25 5	15 5	15 5			63,200	1,770						99		13,937					390						19,263				1,380				99	1,479	13 10	"	"	0 02
7 mai	Gov. Smith	1,547	240	42	23 4	15 2	15 4	15,000	450	30,000	840						717		13,555					379						15,000	16,445			450	461			717	1,628	13 9	"	"	0 02
9 "	W. A. Haskell	1,441	265	37	25 6	14 10	14 10	50,250	1,508								210	8,035				241						42,215				1,267				210	1,477	13 10	"	"	0 02
13 "	H. R. James	1,553	240	42	23 4	15 5	15 10	69,929	2,098									16,976				509						52,953				1,589						1,589	13 9	"	"	0 02
14 "	J. R. Langdon	1,550	240	42	23 4	14 8	15 5									1,461	265						99													1,362	265	1,627	13 7	"	"	0 02
18 "	W. J. Averell	1,425	265	36 7	25 5	15 4	15 5			55,204	1,546						351		13,881					388						41,323				1,158				351	1,509	13 11	"	"	0 02
23 "	A. McVittie	1,553	240	42	23 4	15 3	15 6			73,000	2,044								14,793					414						58,207				1,630						1,630	14	"	"	0 02
28 "	F. H. Prince	1,548	240	42	23 4	15 6	15 6	15,000	450	50,917	1,426						234	9,206	6,441				276	180					5,794	44,476			174	1,246				234	1,654	13 10	"	"	0 02
1er juin	H. R. James	1,553	240	42	23 4	15 1	15 6			60,000	1,706						317		13,756					385						47,144				1,321				317	1,638	13 11	"	"	0 02
5 "	J. R. Langdon	1,550	240	42	23 4	13 6	15 5			50,000	1,400						479		7,919					221						42,081				1,179				479	1,658	13 8	"	"	0 02
7 "	W. J. Averell	1,425	265	36 7	25 5	15 3	15	25,000	750	30,000	840						207		10,092					282					25,000	19,908			750	658				207	1,615	14	"	"	0 02
9 "	A. McVittie	1,553	240	42	23 4	15 2	15			67,500	1,890						144		13,382					374						54,118				1,516				144	1,660	14	"	"	0 02
13 "	Gov. Smith	1,547	240	42	23 4	14 4	15 10	19,987	600	43,380	1,215						214	6,854	3,441				206	96					13,173	39,039			394	1,119				214	1,727	14	"	"	0 02
15 "	W. A. Haskell	1,441	265	37	25 6	14 7	15 2			50,400	1,400						324		7,399					207						42,601				1,193				324	1,517	13 11	"	"	0 02
18 "	F. H. Prince	1,548	240	42	23 4	15 7	15 4			65,000	1,820						305		14,192					394						50,808				1,426				305	1,731	14	"	"	0 02
21 "	H. R. James	1,553	240	42	23 4	15 5	15 5	64,929	1,948								94	12,798				384						52,131				1,564				94	1,658	14	"	"	0 02
25 "	H. L. Frost	1,203	240	37	15 9	13 7	14 6	50,000	1,500								10	1,848				55						48,152				1,415				10	1,455	13 8	"	"	0 02
	J. R. Langdon	1,550	240	42	23 4	13 11	14 7			50,000	1,400					347	90		7,498					209						42,502				1,191				347	90	1,628	13 9	"	"	0 02
30 "	A. McVittie	1,553	240	42	23 4	14 9	15 7			65,000	1,820						160		11,547					323						53,453				1,497					160	1,657	14	"	"	0 02
	W. J. Averell	1,425	265	36 7	25 5	14 8	15 8	15,000	450	45,000	1,260						65	3,036	7,594				91	210					11,964	37,496			359	1,050				65	1,474	14	"	"	0 02
3 juill.	Gov. Smith	1,547	240	42	23 4	14 3	15 6			45,000	1,260						722		8,761					245						36,239				1,015					722	1,737	14	"	"	0 02
5 "	W. A. Haskell	1,441	265	37	25 6	14 3	14 8	45,000	1,350								290	4,089				122						40,911				1,228					290	1,518	14	"	"	0 02
7 "	F. H. Prince	1,548	240	42	23 4	14 8	14 10			50,000	1,400						500		8,445					236						41,555				1,164					500	1,964	13 11	"	"	0 02
17 "	A. McVittie	1,553	240	42	23 4	14 4	15 7			57,348	1,612						295		9,408					264						48,140				1,348					295	1,643	14	"	"	0 02
21 "	W. J. Averell	1,425	265	36 7	25 5	14 8	15 7	15,000	450	40,000	1,120						276	4,499	5,441				134	152					10,501	34,559			316	968				276	1,560	14	"	"	0 02
22 "	Gov. Smith	1,547	240	42	23 4	14 9	15 8			60,000	1,680						293		11,811					330						48,189				1,350					293	1,643	14	"	"	0 02
28 "	W. A. Haskell	1,441	265	37	25 6	14 8	15 7			50,000	1,400						405		8,963					250						41,037				1,150					405	1,555	14	"	"	0 02
29 "	J. R. Langdon	1,550	240	42	23 4	14 6	15 6			60,000	1,680						308		12,702					355						47,298				1,325					308	1,633	13 8	"	"	0 02
31 "	F. H. Prince	1,548	240	42	23 4	14 9	14 11			50,000	1,400						518		8,882					248						41,118				1,152					518	1,670	13 11	"	"	0 02
3 août	H. R. James	1,553	240	42	23 4	15 2	15 9	40,500	1,215	15,000	420						453	6,204	6,950				186	194					34,296	8,050			1,029	226				453	1,708	14	"	"	0 02
7 "	A. McVittie	1,553	240	42	23 4	15 3	15 7			42,600	1,193						629		11,856					332						30,744				891					629	1,890	14	"	"	0 02
11 "	W. J. Averell	1,425	265	36 7	25 5	14 8	15 8	40,000	1,200								569	10,064					301						29,936				899					569	1,468	13 11	"	"	0 02
12 "	Gov. Smith	1,547	240	42	23 4	15 5	15 11	60,000	1,800								331	14,704					441						45,296				1,359					331	1,690	14	"	"	0 02
16 "	W. A. Haskell	1,441	265	37	25 6	14 9	15 6	40,000	1,200								614	8,505					255						31,495				915					614	1,559	14	"	"	0 02
19 "	J. R. Langdon	1,550	240	42	23 4	14 6	15 11	60,000	1,800								238	13,653					409						46,347				1,391					238	1,629	13 9	"	"	0 02
21 "	F. H. Prince	1,548	240	42	23 4	15 6	15 9	44,765	1,343								444	14,850					445						29,915				898				320	444	1,662	14	"	"	0 02
25 "	H. R. James	1,553	240	42	23 4	15 2	15 3										484		10,796					302						44,215				1,239					484	1,723	14	"	"	0 02
26 "	A. McVittie	1,553	240	42	23 4	15 3	15 8	35,029	1,051	15,061	422						619	6,940	7,080				208	198					28,089	7,981			843	224				619	1,686	14	"	"	0 02
28 "	W. J. Averell	1,425	265	36 7	25 5	13 4	13 9			40,041	1,121						560		6,010					168						34,031				953					560	1,513	13 11	"	"	0 02
30 "	Gov. Smith	1,547	240	42	23 4	15	15 9	56,004	1,681								366	12,260					368						43,741				1,313					366	1,679	14	"	"	0 02
4 sept.	W. A. Haskell	1,441	265	37	25 6	15	15 3										196							246						32,147				901				480	196	1,577	14	"	"	0 02
8 "	J. R. Langdon	1,550	240	42	23 4	14 3	15 6	40,000	1,200	40,945	1,147					480	486	11,930					357						28,070				843				288	486	1,647	14	"	"	0 02
13 "	H. R. James	1,553	240	42	23 4	14 4	15 10									288	552		9,883					277						41,377				1,159					552	1,711	14	"	"	0 02
14 "	W. J. Averell	1,425	265	36 7	25 5	15 1	15 9			53,996	1,680						233		13,012					364						46,984				1,316					233	1,549	14	"	"	0 02
18 "	A. McVittie	1,553	240	42	23 4	15 3	15 7			53,994	1,680						380		13,638					382						46,356				1,298					380	1,678	14	"	"	0 02
20 "	Gov. Smith	1,547	240	42	23 4	15	15 7	25,000	750	30,000	840						450	5,334	7,061				160	197					19,666	22,939			590	643				450	1,683	14	"	"	0 02
25 "	J. R. Langdon	1,550	240	42	23 4	14 3	15 8			60,000	1,680						294		12,560					351						47,491				1,329					294	1,623	13 8	"	"	0 02
26 "	W. A. Haskell	1,441	265	37	25 6	14 7	15 3			35,000	980	8,000	192				588		7,054					197						27,946	8,000			783	192				588	1,563	14	"	"	0 02
2 oct.	F. H. Prince	1,548	240	42	23 4	15 1	15			45,200	1,266						740		11,077					310						34,123				956					740	1,696	14	"	"	0 02
3 "	H. R. James	1,553	240	42	23 4	14 11	15 6			45,000	1,260						745		11,324					317						33,676				943					745	1,688	14	"	"	0 02
5 "	W. J. Averell	1,425	265	36 7	25 5	15	15 8			50,000	1,400						450		11,464					321						38,536				1,079					450	1,529	14	"	"	0 02
9 "	Gov. Smith	1,547	240	42	23 4	15	15 6			50,655	1,419						602		11,531					323						39,124				1,096					602	1,698	14	"	"	0 02
	A. McVittie	1,553	240	42	23 4	15 3	15 7			45,000	1,260						778		13,728					384						31,272				876					778	1,654	14	"	"	0 02
15 "	J. R. Langdon	1,550	240	42	23 4	14 3	15 1			50,000	1,400						499		9,956					278						40,044				1,122					499	1,621	13 7	"	"	0 02
17 "	W. A. Haskell	1,441	265	37	25 6	14 9	15 4			40,912	1,146						671		8,502					238						32,410				908					671	1,579	14	"	"	0 02
22 "	Merrimac	1,202	235	37 2	18 7	16 2	16 2	60,000	1,800									17,860				534						42,200				1,296						1,296	14	Duluth	"	0 02
23 "	H. R. James	1,553	240	42	23 4	15	15 5	20,000	600	30,000	840						576	4,414	6,344				132	177					15,586	23,656			468	663				576	1,707	14	Chicago	"	0 02
24 "	F. H. Prince	1,548	240	42	23 4	14 7	15 6			60,000	1,680						335		9,890					276						50,110				1,404					335	1,739	14	"	"	0 02
28 "	W. J. Averell	1,425	265	36 7	25 5	13 1	15 3			50,000	1,400						206		4,203					117						45,797				1,283					206	1,489	14	"	"	0 02
29 "	Gov. Smith	1,547	240	42	23 4	15	15 5			60,000	1,680						314		11,331					317						48,669				1,363					314	1,677	14	"	"	0 02
1er nov.	A. McVittie	1,553	240	42	23 4	15	15 6			64,000	1,792						195		11,184					313						52,816				1,479					195	1,674	14	"	"	0 02
4 "	J. R. Langdon	1,550	240	42	23 4	14 2	15 8			64,902	1,818						133		11,923					334						52,979				1,484					133	1,617	13 9	"	"	0 02
10 "	W. A. Haskell	1,441	265	37	25 6	14 5	15 7			50,000	1,400						405		7,861					220						42,139				1,180					405	1,585	14	"	"	0 02
15 "	H. R. James	1,553	240	42	23 4	14 7	15 5			55,506	1,555	2,000	48				367		9,205					258						46,301	20,000			1,297	48				367	1,712	14	"	"	0 02
18 "	Marquette	1,118	235	35 7	18 5	13 11	15 11	60,000	1,800									8,046				241						51,954				1,559						1,559	14	Duluth	"	0 02
19 "	W. J. Averell	1,425	265	36 7	25 5	13 6	15 3										400		1,210					118						46,444				1,133					400	1,533	14	Chicago	"	0 02
22 "	J. R. Langdon	1,550	240	42	23 4	13 5	14 9	35,000	1,050	44,654	1,251						387		2,707					75					35,600	7,293			1,050	205				387	1,642	14	"	"	0 02
23 "	A. McVittie	1,553	240	42	23 4	14 8	15 3			14,944	1,239					320	310		8,456					237						36,494				1,022				320	310	1,652	14	"	"	0 02
								1,051,393	31,544	2,647,330	74,135	10,000	240			3,216	25,113	215,919	529,651			6,471	14,812			99		835,474	2,117,679	10,000		25,073	59,323	240		3,117	25,113	112,866				

RÉCAPITULATION.

	Nombre																																									
Navires canadiens à vapeur	23	1,506,744	45,206													1,089		301,269					9,029						1,205,475				36,177				1,089		37,266				
" à voiles	6	412,912	12,388															60,509					1,813						352,403				10,575						10,575				
Total, canadiens	29	1,919,656	57,594													1,089		361,778					10,842						1,557,878				46,752				1,089		47,841				
Navires américains à vapeur																																										
" à voiles	70	1,051,393	31,544	2,647,330	74,135	10,000	240							3,216	25,113	215,919	529,651			6,471	14,812			99		835,474	2,117,679	10,000		25,073	59,323	240		3,117	25,113	112,866				
Total, américains	70	1,051,393	31,544	2,647,330	74,135	10,000	240							3,216	25,113	215,919	529,651			6,471	14,812			99		835,474	2,117,679	10,000		25,073	59,323	240		3,117	25,113	112,866				
Total, canadiens et américains	99	2,971,049	89,138	2,647,330	74,135	10,000	240							4,305	25,113	577,697	529,651			17,313	14,812			99		2

K. Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation en 1890, 1891, 1892, 1893, 1894 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901 et 1902.

Articles.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.													
Ciment et chaux hydraulique							12						
Argile, chaux et sable								38	52	15	15		
Fer pour chemin de fer													50
Fer, en gueuse		371			195	79	5				508		
Fer, tout autre					1	1,766	2,020	7,564	6,217	5,063	4,292	1,178	5,785
Acier						394	542	375	1,351	3,000	5,420		
Pierre, pour la taille							200						
Pommes			54		50	28	1,263						
Orge				600	258	959	240		3,960	596	1,288		
Maïs	139,798	52,539	53,689	278,564	60,661	70,235	182,330	267,583	310,498	150,999	109,359	14,319	1,719
Graine de lin								3,293	5,687			4,965	
Fleur de farine	3,065	3,324	2,874	5,514	16,503	30,916	11,964	1,029	653	4,229	1,595	1,400	6,755
Farines, toutes sortes	222	67	16		4	65						35	
Avoine	479			9,761	175	1,654	12,373	6,847	3,975	10,250	8,925	1,584	1,442
Tourteaux oléagineux												1,083	
Pois		390	524				3,020	2,078	260		115		
Seigle	1,120	64,978	9,119	3,669			8,323	8,435	15,488	923	3,078	2,961	4,079
Sel								216	144	183		50	
Graines, toutes sortes	2	2	75				20			200			
Foin pressé										96		246	
Tabac, brut		1						51				23	
Blé	75,515	159,785	194,281	209,212	212,557	158,643	255,198	278,498	184,154	169,978	121,896	132,702	200,975
Tous autres produits agricoles, légumes	3	2			29		29		56	32			
Peaux vertes et sal., cornes et sab			20										
Chevaux	3	2	2	1	1	1	1	1	4	1			
Saindoux et huile de saindoux		100										1,155	
Viandes, toutes sortes												114	
Lard	221	201			717		1					34	
Tous autres produits agricoles, animaux	117		103										
Total, classe 3	220,545	281,762	260,757	507,321	201,151	264,740	477,541	576,008	532,499	345,565	256,491	161,849	220,805
Classe 4.													
Instruments aratoires										3		1,785	13
Cendres	70	40	17	23	19	34	94	133	73	55	25	3	
Faïence							5						

K.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, etc.—*Fin.*

Articles.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 4—Fin.													
Meubles	1	2	1	.....	2	.....	.....	1	.....	.....	1	5	.....
Verrerie, toutes sortes	1	1	.....	.....	.....	.....	9	53	75	16	6	1	.....
Mélasse	.....	.....	.....	.....	.....	100	167	9	56	159	.....	.....	54
Clous	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....
Huile	6	.....	.....	.....	.....	6	23	112	1,141	7,143	15,647	14,987	12,091
Peintures	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	17	.....
Poix de goudron	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Guenilles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cendre de soude	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....
Sucre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	112	.....
Pierre, brute	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tabac	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96	.....	.....	.....
Blanc de plomb	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16	.....	.....
Whisky, bière et autres spiritueux	26	105	6	1	.....	101	.....	46	4	74	11	32	.....
Marchandises non énumérées	142	278	36	4	330	558	376	1,226	866	518	92	2,420	419
Total, classe 4	246	426	60	28	351	801	679	1,580	2,215	7,969	15,798	19,366	12,577
Classe 5.													
Barils, vides	.....	.....	1	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	182	66	15
Cercles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	257	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de service, scié	3,579	3,908	1,678	667	683	1,117	657	478	3,065	924	15,760	2,635	1,085
Douves, pipes et barils	.....	.....	8	.....	.....	.....	.....	4,716	.....	.....	.....	.....	.....
" Indes occident. et pipes	.....	.....	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de charpente, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" en radeaux	.....	5,680	400	.....	.....	.....	1,200	1,207	329	26	.....	.....	.....
Articles en bois	1	.....	.....	.....	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17
Total, classe 5	3,580	9,588	2,327	667	689	1,118	1,857	6,658	3,394	951	15.942	3,205	1,117
Classe spéciale.													
Houille	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15,976
Grand total	224,371	291,776	263,144	508,016	292,191	266,659	480,077	584,246	538,108	354,485	28,231	184,420	250,475

L.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland, jusqu'au lac Erié, durant les saisons de navigation en 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901 et 1902.

Articles.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.													
Briques	252	469	.....	.....	1	24	15	70	70	24	49	196	22
Soufre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	20
Ciment et chaux hydraulique	62	2,380	1,570	3,169	2,281	1,859	1,686	837	996	997	1,931	2,916	178
Argile, chaux et sable	8	206	240	.....	253	.....	.....	4	144	8	4	2	1
Poisson	26	7	426	465	512	.....	11	10	9	10	8	8	.....
Gypse	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....
Fer, chemin de	20,003	2,855	1,171	6,576	20	.....	1,687	.....	.....	.....	74	748	11,735
" en gueuse	20	112	74	25	.....	56	28	6	.....	.....	3	.....	558
" tout autre	584	595	387	543	114	1,831	727	559	699	1,318	1,428	4,950	2,904
Sel	7,440	4,391	2,034	995	843	932	822	25	35	.....	48	75	4
Acier	1	.....	269	426	248	528	.....	.....	19	18	.....	3	11
Pierre, pour la taille	12	.....	145	.....	.....	.....	4	62	.....	.....	.....	.....	.....
Fleur de farine	48	.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16	.....
Foin	.....	.....	.....	.....	.....	124	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Farines	.....	.....	.....	.....	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Avoine	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes de terre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Graines, de toutes sortes	100	.....	.....	.....	33	25	99	121	56	121	218	302	58
Tabac, brut	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Produits agricoles non énumérés, légumes	.....	52	.....	.....	5	26	.....	4	.....	.....	.....	1	1
Peaux vertes	.....	.....	.....	.....	.....	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16
Chevaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....	.....	.....
Saindoux et huile de saindoux	72	.....	16	.....	.....	1	.....	.....	2	.....	.....	.....	11
Lard	33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....
Laine	13	2	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tous autres articles non énumérés	1	2	.....	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe 3	28,675	11,071	6,345	12,202	4,335	5,432	5,080	1,698	2,031	2,500	3,764	9,222	15,520
Classe 4.													
Cendres, potasse et perlasse	10	31	88	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....
Faïence et poterie	11	251	8	98	107	12	83	4	33	3	5	.....	2
Bois de teinture, etc	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Meubles	.....	1	3	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	1	.....	.....

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland, jusqu'au lac Erié, etc.—*Fin.*

Articles.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 4—Suite.													
Verrerie, toutes sortes	23	30	152	365	175	394	612	799	150	299	456	612	1,384
Manille	.....	.....	.....	.....	11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mélasse	.....	.....	32	43	42	20	1	.....	.....	.....	.....	1	.....
Clous	453	560	276	472	500	1,149	409	129	229	518	180	675	1,292
Huile, en barils	11	64	2	44	8	31	33	12	15	21	74	83	14
Peinture	24	61	15	70	8	75	49	20	35	2	12	69	97
Poix et goudron	13	22	15	26	152	67	60	20	37	6	21	27	27
Chiffons	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14	.....	.....	1
Résine	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	.....	.....	.....
Cendre de soude	554	377	352	68	94	84	74	249	88	108	69	169	201
Pierre taillée	.....	.....	.....	14	.....	.....	17	25	31	.....	.....	.....	.....
Sucre	551	412	1,320	2,218	2,724	1,430	1,873	311	566	1,596	430	810	1,314
Etain	40	23	27	34	327	396	395	359	237	159	117	338	506
Térébenthine	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	2
Blanc de plomb	19	3	6	35	2	7	10	5	.....	1	4	11	37
Blanc de céruse	34	50	71	31	1	113	56	104	93	89	39	49	61
Whiskey, bière, etc	350	294	220	26	53	77	51	93	98	178	295	131	182
Marchandises non énumérées	1,180	810	538	799	900	1,268	1 247	711	793	482	744	1,516	1,049
Total, classe 4	3,276	2,989	3,125	4,343	5,104	5,123	4,970	2,844	2,405	3,491	2,447	4,492	6,169
Classe 5.													
Barils, vides	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de chauffage, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,600
Bois de service, scié, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe 5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,600
Classe spéciale.													
Houille	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total	31,951	14,060	9,470	16,545	9,439	10,555	10,050	4,542	4,436	5,991	6,211	13,714	25,289

M.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, pendant les saisons de navigation depuis 1890 jusqu'à 1902, inclusivement.

Articles.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.													
Briques	4							845					
Ciment et chaux hydraulique									300		18		
Poisson		1		5	5								
Fer, chemin de fer						181		965	770				
" tout autre	1	10	1	102		214			324	1,008	714		30
Sel		494								549		105	
Acier			1				498		2,951	13,522	3,110		
Pierre, pour la taille													
Pommes													
Orge	6,519	8,113	6,433	16,751	28,095	7,904	11,128	14,173	6,909	2,424	2,462	7,119	7,418
Maïs	180,842	127,494	131,222	198,777	105,329	100,512	175,094	169,057	150,667	81,777	60,545	55,531	66,111
Fleur de farine	9,204	6,802	11,018	6,588	17,795	10,169	16,224	7,237	4,212	6,118	7,966	17,168	13,785
Foin, pressé								301					
Farines, de toutes sortes	20,482	26,096	31,724	36,352	60,390	46,316	46,456	41,644	22,626	18,198	14,244	14,016	12,675
Tourteaux oléagineux					29						2,705	1,302	110
Avoine	27,030	52,823	36,935	23,870	27,621	16,442	16,137	14,969	12,729	19,526	39,706	26,344	10,006
Pois									45		4		
Pommes de terre	1												
Seigle				864			490		1,197	923	2,149		
Graine de lin										200			
Graines, de toutes sortes	135	256	50	16		14	78	299	44	11			10
Tabac												23	
Blé	31,527	32,097	26,950	28,187	53,846	27,881	34,878	28,919	11,268	12,926	18,771	23,557	32,639
Produits agricoles, légumes	14	42									6	10	
Peaux et peaux crues, etc						8	41	23					
Chevaux	1	3		2	4		3	3	2		4		
Saindoux et huile de saindoux, etc	30	10		1		6	1,348	1,444	3,671	864	1,588	1,680	2,413
Viandes, autres que le lard	15	2	29			30							
Lard	88	73	1	52	56	87	390	243	1,271	343	117	970	632
Mouton													
Suif									359	201	631	119	
Laine		1,237	70	80	1,484	1,536	900	197	89	130		3	752
Total, classe 3	275,893	255,553	244,434	311,647	294,654	211,300	303,665	280,319	219,434	158,720	154,680	147,947	146.581
Classe 4.													
Instruments aratoires													399
Poterie et faïence													
Meubles	21	7				2			2	7		3	17

M.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, pendant les saisons de navigation depuis 1890 jusqu'à 1902, inclusivement—*Fin.*

Articles.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 4—Suite.													
Verrerie, de toutes sortes	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Marbre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....
Mélasse	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	57	.....	.....
Clous	.....	.....	.....	.....	57	.....	.....	.....	.....	11	.....	.....	.....
Huile, en barils	.....	1	.....	.....	.....	30	1,005	198	119	367	17	22	1,594
Peinture	3	.....	44	.....	.....	.....	.....	.....	3	2	36	.....	.....
Chiffons	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....
Soude, cendre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pierre, taillée	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sucre	.....	.....	.....	.....	.....	59	165	31	.....	.....	154	448	280
Blanc de plomb	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Whisky, bière et tous autres spiritueux	228	167	46	83	.....	15	.....	.....	34	168	1	1	.....
Marchandises	1,822	1,865	1,331	1,693	2,976	7,656	3,990	3,591	3,828	6,219	7,889	3,327	1,928
Total, classe 4	2,075	2,041	1,421	1,782	3,033	7,762	5,160	3,820	3,986	6,783	8,164	3,805	4,218
Classe 5.													
Barils vides	.....	.....	.....	9	.....	.....	10	.....	.....	.....	5	282	.....
Bois de chauffage, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	165	.....	.....	.....	.....	.....	4
Bois de service, scié "	38,030	45,504	54,173	68,985	62,905	41,974	75,515	68,280	52,844	57,695	55,128	38,685	72,806
Mâts et espars "	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	403	.....	.....	.....	.....	.....
Cercles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Traverses de chemin de fer, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	446	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bardeaux	.....	.....	.....	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves, barils	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois, équarri, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	500	.....	1,040	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois, etc	8	4	54	.....	.....	.....	12	1	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe 5	38,038	45,508	54,227	69,007	62,905	42,920	75,702	69,724	52,844	57,695	55,133	38,367	72,810
Classe spéciale.													
Houille	615	1,382	651	2,123	727	603	1,255	.....	759	2,293	992	357	501
Pierre, impropre à la taille	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cryolithe	1,620	1,773	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe spéciale	2,253	3,155	651	2,123	727	603	1,255	.....	759	2,293	992	357	501
Grand total	318,259	306,257	300,733	384,559	361,319	262,585	385,782	353,863	277,023	225,491	218,969	190,476	224,110

N.—TABLEAU indiquant le nombre des navires et leurs cargaisons de blé, partis du canal Welland à destination de ports à l'ouest de Port-Colborne ; la quantité transbordée à Kingston et Prescott, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, pendant la saison de navigation en 1902.

Nom des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston et Prescott.	Cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Arabian"	1,170	.....	1,170
" " "	1,200	.....	1,200
" " "	1,200	.....	1,200
" " "	1,200	.....	1,200
" " "	1,200	.....	1,200
" " "Advance"	300	77	223
" " "Bothnia"	1,200	.....	1,200
Vapeur américain "Brittanic"	1,230	.....	1,230
" " "	810	.....	810
" " "	1,200	.....	1,200
" canadien "Cuba"	480	.....	480
" américain "John Duncan"	1,237	.....	1,237
" " "	1,230	.....	1.230
" " "J. H. Farwell"	1,020	.....	1,020
" " "	600	.....	600
" " "	150	.....	150
" " "	1,020	.....	1,020
" canadien "Glengarry"	630	.....	630
" " "	630	.....	630
" " "	615	.....	615
" américain "Ionia"	1,253	.....	1,253
" " "	450	.....	450
" " "	1,320	.....	1,320
" " "	1,350	.....	1,350
" canadien "Lake Michigan"	480	.....	480
" " "	493	.....	493
" " "	489	.....	489
" " "	435	.....	435
" " "	390	.....	390
" " "	420	.....	420
" américain "Monteagle"	1,200	.....	1,200
" " "	1,200	.....	1,200
" " "	1,200	.....	1,200
" " "	780	.....	780
" canadien "Myles"	1,200	60	1,140
Barge " "Dunmore"	1,260	.....	1,260
" " "Melrose"	1,515	315	1,200
" " "Hamilton"	1.800	.....	1,800
Total	35,557	452	35,105

Nombre de cargaisons de blé	38
Quantité passée par le canal Welland jusqu'à Kingston et Prescott	35,557 ton'x.
" transbordée à Kingston et Prescott	452 "
" transportée à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott	35,105 "

N.—Tableau indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de maïs, partis du canal Welland à destination de ports à l'ouest de Port-Colborne ; la quantité transbordée à Kingston et Prescott, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, pendant la saison de navigation de 1902.

Nom du navire.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston et Prescott.	Cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.
"Cuba"	148	.....	148

Nombre de cargaisons de maïs	1
Quantité passée par le canal Welland jusqu'à Kingston et Prescott	148 ton'x.
" transbordée à Kingston et Prescott	...
" transportée à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott	148 "

Récapitulation du nombre de navires passés par le canal Welland avec cargaisons de grain à destination de Montréal, la quantité transbordée à Kingston et Prescott, et la quantité transportée à Montréal, pour la saison de 1902.

—	Nombre de cargaisons	Total.
Blé	38	
Maïs	1	
Total	.....	39
	Ton'x.	Ton'x.
Quantité de blé passée par le canal Welland à destination de Montréal	35,557	
" maïs " " "	148	
Total passé par le canal Welland	.....	35,705
Quantité des susdites cargaisons transbordées à Kingston et Prescott—		
Blé	452	
Maïs	.....	
Total transbordé	.....	452
Quantité des susdites cargaisons transportées à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott—		
Blé	35,105	
Maïs	148	
Total de la quantité à Montréal	.....	35,253
Grand total	.....	35,705

O.—Tableau indiquant la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston, Prescott, Ogdensburg et autres ports, sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1902.

—	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeur et voil.	
	Nombre	Tonnage des navires.	Nombre	Tonnage des navires.	Nombre	Tonnage des navires.	Nombre	Tonnage des navires.	Nombre	Tonnage total des navire.
	71	47,565	56	43,240	112	151,891	....	.....	239	242,696
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Orge	.....		.....		7,418		.....		7,418	
Maïs	148		1,388		66,111		.....		67,647	
Avoine	1,200		43		9,963		.....		11,206	
Pois	.....		.....		.....		.....		.....	
Seigle	3,808		.....		271		.....		4,079	
Blé	82,954		85,973		52,889		.....		221,816	
Total	88,110		87,404		136,652		.....		312,166	

				Tonneaux.
73	cargaisons sur des vapeurs canadiens,	quantité totale	.....	88,110
58	" " voiliers "	"	.....	87,404
135	" " vapeurs américains	"	.....	136,652
...	" " voiliers "	"	.....	.....

P.—Tableau indiquant la quantité de grain arrivée à Kingston, Prescott et Ogdensburg sur des navires qui ont passé par le canal Welland, pendant la saison de navigation de 1902.

Résumé.		Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens—73 cargaisons de grain		88,110	
Voiliers " 58 " "		87,404	
Total, navires canadiens		.....	175,514
Vapeurs américains—135 cargaisons de grain		136,652	
Voiliers " ... " "		.....	
Total, navires américains		.....	136,652
Total, navires canadiens et américains		.....	312,166
Distribués comme suit :—			
22 navires canadiens et 17 américains arrivés à Kingston et qui ont déchargé une partie de leurs carg., la balance étant transp. à Montréal		.....	35,253
227 navires arrivés à Kingston, Ogdensburg et autres ports, et qui ont déchargé toutes leurs cargaisons comme suit :—			
109 cargaisons dans des navires canadiens	156,459		
118 " " " américains	119,550		
Quantité déchargée par 3 navires canadiens, qui ont transporté la balance à Montréal	1,140		
Quantité totale déchargée		276,461	
Total, quantité transbordée de Kingston et Ogdensburg à Montréal		.....	*166,866
" " " " Cardinal		.....	9,999
" restant à Kingston, Ogdensburg et autres ports américains		.....	100,048
Total		.....	312,166

* De cette quantité 5,589 tonnes ont été transbordées de Kingston, et 507 d'Ogdensburg, étant du grain de 1901.

Q.—ETAT COMPARATIF de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston, Prescott et Ogdensburg, pour les saisons de navigation 1901 et 1902.

—	1901.		1902.	
	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.
Quantité arrivée à Kingston et Prescott dans des navires canadiens	112	132,558	131	175,514
Quantité arrivée à Kingston, Prescott et Ogdensburg dans des navires américains	135	123,229	135	136,652
Total	247	255,787	266	312,166
Quantité transbordée à Kingston, Prescott et Ogdensburg dans des navires canadiens pour Montréal	.....	124,939	.....	166,866
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott	.....	17,303	.....	35,253
Quantité restant à Kingston, Prescott, Ogdensburg et Cardinal	.....	*113,545	.....	110,047
Total	.....	255,787	.....	312,166

* Sur cette quantité 6,096 tonneaux ont été transbordés à Montréal en 1902.
36 navires ont transporté leurs cargaisons sans transbordement en 1902, contre 22 en 1901.
3 navires ont allégé leurs cargaisons en 1902, contre 3 en 1901.
227 navires ont déchargé toutes leurs cargaisons en 1902, contre 222 en 1901.

R.—ETAT indiquant le nombre de navires, leur tonnage, et le nombre de passagers et de tonneaux de fret descendus par les canaux des rapides du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1902.

Destination.	Nombre des sections.	Nombre de navires.	Tonnage des navires.	Nombre de passagers.	Classe trois.	Classe quatre.	Classe cinq.	Classe spéciale.	Péages.
			Ton'x.		Ton'x.	Ton'x.	Ton'x	Ton'x.	$ c.
Prescott à Montréal	4	119	61,816	10,717	329	793	.....	.....	1,743 59
" Lachine	3	45	24,466	2,418	977	1,336	.....	.....	629 31
Soulanges à Montréal	2	2	773	.....	.....	.....	.....	.....	2 90
" Lachine	1	140	21,381	3,097	1,678	191	34	.....	194 65
Lachine à Montréal	1	243	51,781	16,766	817	625	4	.....	571 55
Total	....	549	160,217	32,998	3,801	2.945	38	.....	3,142 00

S.—ETAT indiquant la quantité de houille passée par le canal Welland depuis 1885 jusqu'à 1902 inclusivement, et le montant des péages perçus sur cette houille.

ANNÉE.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total, tonneaux.	Montant des péages perçus. — Taux, 20 cts par tonneau.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		$ c.
1885	.....	.....	193,442	4,974	10,321	31,350	240,087	48,017 40
1886	.....	.....	184,564	5,400	22,187	49,724	261,875	52,375 00
1887	.....	.....	81,617	1,163	26,775	25,968	135,523	27,104 60
1888	.....	.....	172,381	878	17,365	27,183	217,807	43,561 40
1889	.....	.....	226,352	1,124	12,036	25,931	265,443	53,188 60
1890	80	.....	116,616	615	17,280	22,781	202,372	38,222 30
1891	.....	.....	185,190	1,382	17,374	20,698	224,644	44,928 20
1892	.....	.....	183,244	651	12,391	15,330	211,616	42,284 13
1893	.....	.....	204,704	2,123	8,325	17,944	233,096	46,619 20
1894	.....	.....	187,794	727	1,269	13,947	203,737	40,789 93
1895	4	.....	148,887	603	1,565	7,807	158,866	31,773 05
1896	20	210	206,093	1,255	4,127	11,740	223,445	44,668 20
1897	.....	4	165,143	.....	1,277	9,799	176,223	35,244 60
1898	.....	.....	156,055	759	986	4,536	162,336	32,467 20
1899	.....	.....	86,638	2,293	525	8,276	97,732	19,546 40
1900	8	.....	45,032	992	.....	1,360	47,392	9,478 40
1901	.....	.....	46,345	357	456	2,322	49,480	9,896 00
1902	.....	.....	12,410	501	65	51,037	64,013	12,845 60

NOTE.—Les péages sur la houille bitumineuse passée par le canal Welland, pendant la saison de 1890, ont été réduits de 20 à 10 centins le tonneau par A.C. du 11 mai 1890, pour la saison de 1890 seulement, le taux pour 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901 et 1902 étant de 20 centins le tonneau pour le passage soit à l'est soit à l'ouest.

T.—ETAT indiquant la quantité de houille passée par les canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1885 à 1902, inclusivement.

ANNÉE.	Quantité passé en franchise.	Quantité descendue à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.	Montant des péages sur la quantité descendue à Montréal.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	$ c.
1885	5,035	122,829	127,864	18,424 35
1886	3,301	118,802	122,103	17,820 70
1887	7,579	121,618	129,197	18,242 70
1888	8,341	123,050	131,391	18,423 90
1889	5,360	124,290	129,650	18,604 90
1890	6,538	135,168	141,706	20,275 20
1891	7,951	141,701	149,652	21,255 15
1892	7,543	157,134	164,677	23,570 10
1893	2,285	147,139	149,424	22,070 85
1894	16,213	169,552	185,765	25,432 80
1895	.....	165,151	165,151	24,772 65
1896	689	161,551	162,240	24,232 65
1897	40	164,963	165,003	24,722 37
1898	400	175,609	176,009	26,341 05
1899	448	201,546	201,994	30,231 80
1900	10	280,169	280,179	42,025 35
1901	2,765	298,245	301,010	44,732 55
1902	9,231	95,702	104,933	11,958 90

NOTE.—La houille monte en franchise les canaux du Saint-Laurent.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité jusqu'à Montréal, la quantité à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité à des ports américains, Oswego, Ogdensburg, etc., du côté sud du lac Ontario, pour les années 1891 à 1902, inclusivement.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1891.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Cendres	40	.....	.....
Produits agricoles	2	.....	42
Orge	.....	.....	8,113
Maïs	52,539	5,144	127,494
Houille	.....	20,698	1,382
Farine	3,324	.....	8,802
Poisson	.....	.....	1
Meubles	2	2	7
Verre	1	.....	1
Chevaux	2	2	3
Foin	.....	21	.....
Fer, en gueuse	371	128	.....
" tout autre	.....	1,036	10
Saindoux et huile de saindoux	100	16	10
Farines, de toutes sortes	67	.....	26,096
Viandes, autres que le lard	.....	1	2
Mélasse	.....	20	18
Avoine	.....	.....	52,823
Huile	.....	.....	1
Pois	390	.....	.....
Lard	201	.....	73
Guenilles	.....	.....	60
Seigle	64,978	969	.....
Graines, de toutes sortes	2	.....	256
Sel	.....	1,861	494
Pierre, pour la taille	.....	6,602	.....
" ouvrée	.....	7	.....
Tabac	1	.....	.....
Suif	.....	9	8
Blé	159,785	692	32,097
Douves, pipes	.....	8	.....
Whisky et toutes autres liqueurs	105	57	167
Laine	.....	.....	1,237
Marchandises	278	6	1,779
Cryolithe	.....	1,098	1,773
Bois de service, sur navires	2,991	1,300	56,456
" en radeaux	917	.....	.....
Bois de construction, carré, en radeaux	5,680	14,638	.....
Barils	.....	.....	4
	291,776	54,315	317,209
Blé 12,169			
Maïs 5,648			
	17,817	.....	*17,817
Total	309,593	54,315	299,392

*Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et est descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle (pour l'exportation) et l'avoine en destination de Montréal ou quelque autre port à l'est de Montréal, par un arrêté en conseil du 25 mars 1891.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1893.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Cendre, potasse et perlasse	17	2	.....
Pommes	54	.....	.....
Orge	.....	.....	6,433
Maïs	53,689	7,637	131,222
Houille	.....	14,839	651
Farine	2,874	.....	11,018
Poisson	9	.....	.....
Meubles	1	.....	7
Peaux	20	.....	.....
Chevaux	2	.....	.....
Fer, chemin de fer	.....	100	.....
" tout autre	.....	765	1
Farines, toutes sortes	16	.....	31,724
Viandes, autres que le lard	94	.....	29
Avoine	.....	.....	36,935
Huile	.....	7	.....
Pois	524	.....	.....
Pommes de terre	.....	.....	1
Lard	.....	.....	44
Seigle	9,119	273	.....
Sel	.....	865	.....
Graines, de toutes sortes	75	.....	50
Acier	.....	.....	1
Pierre, pour la taille	.....	1,264	.....
Sucre	.....	.....	20
Blé	194,281	5,373	26,950
Whisky, bière, spiritueux, etc	6	15	46
Laine	.....	.....	70
Marchandises non énumérées	36	13	1,304
Barils, vides	1	.....	29
Bois de service, scié, sur navires	1,678	150	83,403
Bois carré	440	42,768	440
Douves et fonds, pipes	8	80	.....
" " Indes occidentales	200	76	.....
Bardeaux	.....	.....	25
Total	263,144	74,227	330,403
*Blé	+4,341	—4,341	.....
Total	267,485	69,886	330,403

* Cette quantité de blé a été transportée de Kingston à Ogdensburg et emmagasinée dans les élévateurs, et ensuite transbordée à destination de Montréal.

Une remise de 18 centins des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin qui ont passé sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent à destination de Montréal ou de quelque autre port à l'est de ce point, et tels produits exportés, et dans ces cas seulement.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1892.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Cendre, potasse et perlasse	23	.....	.....
Orge	600	1,110	16,751
Briques	.....	1,251	.....
Maïs	278,564	5,752	156,776
Houille	.....	17,944	2,123
Fleur de farine	5,514	.....	6,588
Poisson	.....	.....	5
Meubles	.....	.....	6
Chevaux	1	1	2
Fer, en gueuse	.....	.....	100
" tout autre	.....	.....	2
Farines, de toutes sortes	.....	1,025	36,352
Viandes, autres que le lard	.....	.....	1
Avoine	9,761	1,090	20,313
Lard	.....	.....	52
Seigle	3,669	1	1
Sel	.....	286	.....
Graines, de toutes sortes	.....	.....	16
Blé	209,212	17,602	29,117
Whiskey, bière, etc.	1	.....	83
Laine	.....	.....	80
Marchandises non énumérées	4	2	1,693
Barils vides	.....	.....	9
Bois de chauffage (en radeaux)	.....	15	.....
Bois scié, sur navires	667	1,981	123,665
Bardeaux	.....	.....	13
Bois de construction, carré	.....	45,605	.....
Douves et fonds, barils	.....	12	.....
" pipes	.....	7	.....
" Indes occidentales	.....	53	.....
Total	508,016	93,737	393,748

Il n'y a eu aucune remise des taux de péages sur le grain passé par le canal Welland et descendu à Montréal pendant la saison de navigation de 1893.

Les péages ont cependant été réduits par arrêté du conseil du 13 février 1893, comme suit :—"Pour la saison de 1893, les taux de péages pour le passage des articles suivantes : blé, maïs, pois, orge, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, à l'est par le canal Welland, 10 cts le tonneaux ; et allant à l'est par les canaux du Saint-Laurent seulement, 10 cts le tonneau ; mais les articles ayant payé le droit de 10 cts sur le canal Welland passeront exempts de droits sur les canaux du Saint-Laurent."

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1894.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Pommes	50	....	....
Cendre	19	....	....
Orge	258	....	28,095
Briques	....	552	....
Houille	....	13,818	727
Maïs	60,661	3,243	105,329
Bois de teinture et matières tinctoriales	....	4	2
Poisson	....	....	5
Fleur de farine	16,503	41	16,880
Meubles	2	3	....
Chevaux	1	2	4
Fer, en gueuse	195	2,170	....
" tout autre	1	183	....
Farines	4	....	60,390
Clous	....	....	57
Avoine	175	107	27,621
Tourteaux oléagineux	29	....	....
" en barils	....	27	....
Lard	717	....	56
Sel	....	133	....
Spiritueux, bière, etc	....	3	....
Sucre	....	....	52
Blé	212,557	13,349	42,934
Blanc de plomb	16	....	....
Laine	....	....	1,484
Marchandises non énumérées	314	....	2,889
Barils, vides	....	16	....
Bois de service, scié, sur navires	683	....	86,545
Bois de construction, carré, sur navires	....	47,030	....
Articles en bois	6	....	....
Total	292,191	80,681	373,070

Il n'y a eu aucune remise des taux de péages sur le grain passé par le canal Welland et descendu à Montréal pendant la saison de navigation de 1894.

Les péages ont cependant été réduits par arrêté du conseil du 16 avril 1894, comme suit :—" Pour la saison de 1894, les taux de péages pour le passage des articles suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, allant à l'est par le canal Welland, 10 cts le tonneau ; et allant à l'est par les canaux du Saint-Laurent seulement, 10 cts le tonneau ; mais les articles ayant payé le droit de 10 cts sur le canal Welland passeront exempts de droits sur les canaux du Saint-Laurent."

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1895.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Pommes	28	....	....
Cendre	34	15	....
Orge	959	....	7,730
Briques	....	651	....
Houille	....	7,809	603
Maïs	70,235	2,912	91,743
Fleur de farine	30,916	1,824	10,265
Meubles	....	12	2
Verre	....	1	....
Chevaux	1	1	....
Peaux, etc	....	....	8
Fer, chemin de fer	....	....	181
" en gueuse	79	1,994	....
" tout autre	1,766	1,408	214
Saindoux et huile de saindoux	....	....	6
Farines, de toutes sortes	65	....	46,316
Viandes, autres que le lard	....	....	30
Mélasse	100	....	....
Avoine	1,654	123	16,442
Huile, en barils	6	41	30
Lard	....	....	87
Peinture	2	....	....
Sel	....	36	....
Pierre, pour la taille	....	430	....
Graines, de toutes sortes	....	....	14
Acier	394	....	462
Sucre	....	....	59
Spiritueux, bière, etc	101	84	15
Tabac	....	16	....
Blé	*158,643	29,061	17,908
Laine	....	....	1,536
Marchandises non énumérées	558	1,302	7,656
Barils, vides	1	....	....
Bois, scié, sur navires	1,117	492	43,286
Traverses de chemin de fer	....	....	1,942
Bardeaux	....	19	....
Bois de construction, carré, sur navires	....	63,715	500
Total	266,659	111,946	247,035

* De ce montant 3,469 tonnes sont descendues à Kingston en 1894, furent emmagasinées là et transportées à Montréal en 1895 ; et 245 tonnes sont descendues à Ogdensburg en 1894, emmagasinées là et transbordées pour Montréal en 1895.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1896.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Tous autres légumes	29	...	...
Pommes	†1,263	...	...
Cendre	94	...	...
Orge	240	...	11,128
Ciment et chaux hydraulique	12	...	...
Houille	...	11,742	1,255
Maïs	182,330	19,688	118,426
Faïence	5	...	...
Poisson	...	2	...
Fleur de farine	11,964	13,846	16,224
Meubles	...	3	...
Verre	9	3	...
Foin, pressé	...	563	...
Peaux, etc.	...	...	41
Chevaux	1	1	3
Fer, chemin de fer	...	1,192	...
" en gueuse	5	1,559	...
" tout autre	2,020	1,725	...
Saindoux et huile de saindoux	...	...	1,348
Farines, de toutes sortes	...	500	46,456
Mélasse	167	...	...
Avoine	12,373	1,454	14,351
Huile, en barils	23	...	1,005
Pois	3,020	10	...
Lard	1	...	390
Guenilles	4	...	...
Seigle	8,323	647	...
Sel	...	80	...
Graines, de toutes sortes	20	...	78
Acier	542	11,317	498
Sucre	1	...	165
Tabac	...	1	...
Blé	*254,763	51,587	16,467
Laine	...	8	900
Marchandises non énumérées	376	54	3,990
Barils, vides	...	...	10
Bois de chauffage, sur navires	...	...	165
Bois, scié, sur navires	657	1,286	78,397
Bardeaux	...	94	40
Bois de construction, carré, sur navires	...	55,588	...
" " en radeaux	1,200	...	...
Articles en bois	...	...	12
Total	479,442	172,950	311,349

† 523 tonnes de cette quantité de pommes ont payé plein péages par sections sur le canal Welland, et conséquemment n'apparaissent pas à l'état d'entier parcours du canal Welland.

* De ce montant 5,290 tonnes sont descendues à Kingston en 1895, furent emmagasinées là et transbordées pour Montréal en 1896.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1897.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Produits agricoles, légumes	...	...	32
Cendre	133	...	...
Orge	...	...	14,173
Briques	...	739	845
Argile, chaux et sable	38	430	...
Houille	...	9,803	...
Maïs	*264,396	11,103	115,689
Graine de lin	3,293	169	...
Fleur de farine	1,029	211	7,237
Meubles	1	5	...
Verre	53	9	...
Foin, pressé	...	...	301
Chevaux	1	1	3
Peaux, etc	...	...	23
Fer, chemin de fer	...	6,241	965
" en gueuse	...	2,828	...
" tout autre	7,564	6,143	...
Saindoux et huile de saindoux	...	...	1,444
Farines, toutes sortes	...	699	41,644
Mélasse	9	...	...
Avoine	*6,847	3,046	15,233
Huile, en barils	112	51	198
Pois	*2,078	3	...
Lard	...	...	243
Seigle	8,435	48	...
Sel	216	...	...
Pierre, pour la taille	...	330	...
Graines, toutes sortes	...	...	299
Acier	375	4,680	...
Sucre	...	...	31
Spiritueux, bière, etc	46	...	...
Tabac	51	...	...
Blé	*278,498	†39,057	12,661
Laine	...	...	197
Marchandises non enumérées	1,214	347	3,591
Bois de chauffage, sur navires	...	12	...
Cercles	257	8	...
Bois de service, scié, sur navires	478	1,158	69,710
Mâts " "	...	...	403
" " en radeaux	...	5	...
Traverses de chemin de fer, sur navires	...	999	...
Piquets, etc.	...	4	...
Bois de construction, carré	1,207	81,117	1,040
Douves et fonds, barils	4,716	...	...
Articles en bois	...	...	1
Total	581,047	169,246	285,963

* Sur cette quantité de maïs 573 tonnes ont été transportées à Ogdensburg et Prescott en 1896, emmagasinées là et transbordées pour Montréal en 1897.

* Sur cette quantité d'avoine 50 tonnes sont passées par Prescott en 1896, et ensuite par Montréal en 1897, et les rapports de Sainte-Catherine démontrent que 170 tonnes sont descendues directement ; de ce nombre, 136 tonnes sont descendues à Montréal.

* Sur cette quantite de pois, 230 tonnes furent transbordées et passèrent directement, d'après les rapports de Sainte-Catherine.

† De cette quantité de blé, 624 tonnes furent transbordées et passèrent directement, d'après les rapports de Sainte-Catherine, et 7,072 tonnes sont descendues à Kingston et Prescott en 1896, et jusqu'à Montréal en 1897.

† De cette quantité, 1,079 tonnes furent transbordées et passèrent directement, d'après les rapports de Sainte-Catherine.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1898.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Produits agricoles, légumes	56	.....	.....
Cendre	73	.....	.....
Orge	3,960	1,417	6,909
Ciment et chaux hydraulique	.....	.....	300
Argile, chaux et sable	52	1	.....
Houille	.....	4,536	759
Maïs	*310,498	13,338	116,317
Graine de lin	5,687	9	.....
Fleur de farine	653	.....	4,212
Meubles	.....	.....	2
Verre	75	.....	.....
Chevaux	4	.....	.....
Fer, chemin de fer	.....	674	770
" en gueuse	.....	4,187	.....
" tout autre	6,217	257	324
" minerai	.....	13,433	.....
Saindoux et huile de saindoux	.....	.....	3,671
Farines, toutes sortes	.....	.....	22,626
Mélasse	56	.....	.....
Avoine	3,975	625	12,729
Huile, en barils	1,141	15	119
Peinture	.....	.....	3
Pois	260	.....	45
Lard	.....	.....	1,271
Seigle	*16,133	39	.....
Sel	144	644	.....
Graines, de toutes tortes	.....	.....	44
Spiritueux, bière, etc	4	.....	34
Acier	1,351	3,122	2,951
Pierre, pour la taille	.....	554	.....
Suif	.....	.....	359
Blé	*184,706	15,860	8,612
Laine	.....	.....	89
Marchandises, non énumérées	866	25	3,828
Bois de chauffage, sur navires	.....	747	.....
Bois de service, scié "	3,065	2,840	72,897
Traverses de chemin de fer	.....	190	.....
Bardeaux	.....	11	.....
Bois carré	329	48,369	.....
Total	539,305	110,893	258,871

* De cette quantité de maïs, 2,340 tonnes ont été transportées à Ogdensburg et Prescott en 1897, emmagasinées là, et transbordées pour Montréal en 1898.

* De cette quantité de seigle, 45 tonnes ont été transportées à Prescott en 1897, emmagasinées là, et transbordées pour Montréal en 1898.

* De cette quantité de blé, 4,165 tonnes ont été transportées à Kingston en 1897, emmagasinées là, et transbordées pour Montréal en 1898.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1899.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Produits agricoles, légumes	32	.....	.....
Cendre	58	.....	.....
Orge	596	.....	1,828
Argile, chaux et sable	15	.....	.....
Houille	.....	8,276	2,293
Maïs	*150,999	16,594	43,854
Graine de lin	200	.....	.....
Fleur de farine	4,229	1,889	4,404
Meubles	.....	2	7
Verre	16	.....	.....
Chevaux	1	.....	.....
Minerai	.....	26,125	.....
Fer, tout autre	5,063	.....	294
Saindoux et huile de saindoux	.....	3	864
Farines, toutes sortes	.....	.....	18,198
Mélasse	159	.....	8
Clous	1	1	11
Avoine	*10,250	1	13,139
Huile, en barils	7,143	2	254
Peinture	.....	.....	2
Lard	.....	.....	343
Chiffons	.....	.....	1
Seigle	923	.....	.....
Sel	183	479	549
Graines, toutes sortes	.....	.....	11
Spiritueux, bière, etc	74	71	168
Acier	3,000	1,562	11,802
Pierre, pour la taille	.....	429	.....
Suif	.....	.....	201
Tabac	96	.....	.....
Blé	*169,978	23,602	9,190
Laine	.....	.....	130
Marchandises, non énumérées	518	126	6,219
Barils, vides	1	.....	.....
Bois de chauffage, sur navires	.....	27	.....
Houblon, échalas	.....	100	.....
Bois de service, scié, sur navires	924	4,583	57,695
Mâts et espars, sur navires	.....	3	.....
Traverses de chemin de fer, sur navires	.....	74	1,273
Bardeaux	.....	50	.....
Bois carré, sur navires	26	24,959	.....
Total	354,485	108,958	172,738

* De cette quantité de maïs, 7,443 tonnes ont été transportées à Ogdensburg et Prescott en 1898, emmagasinées là, et transbordées pour Montréal en 1899.

* De cette quantité d'avoine, 187 tonnes sont passées par Dunnville et ensuite pour Montréal.

* De cette quantité de blé, 6,447 tonnes sont passées par Kingston en 1898, emmagasinées là, et transbordées pour Montréal en 1899.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1900.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Produits agricoles, légumes	.....	1	6
Cendre	25	15	.....
Orge	1,288	563	1,598
Ciment et chaux hydraulique	.....	.....	18
Argile, chaux et sable	15	.....	.....
Houille	.....	1,360	992
Maïs	*109,359	9,844	44,306
Fleur de farine	1,595	990	6,371
Meubles	1	.....	.....
Verre, toutes sortes	6	4	.....
Chevaux	.....	.....	4
Fer, en gueuse	508	1,284	.....
" tout autre	4,292	1,044	714
" minerai	.....	58,400	.....
Saindoux et huile de saindoux	.....	.....	1,588
Farines (toutes sortes)	.....	.....	14,244
Mélasse	.....	21	57
Avoine	*8,925	348	30,840
Huile, en barils	15,647	4,288	17
Tourteaux oléagineux	.....	.....	2,705
Peinture	.....	2	36
Pois	115	.....	4
Poix et goudron	.....	24	.....
Lard	.....	.....	117
Seigle	3,078	160	300
Sel	.....	467	.....
Soude, cendre	.....	15	.....
Acier	5,420	.....	2,601
Sucre	.....	.....	154
Suif	.....	.....	631
Blé	*121,896	6,610	7,541
Blanc de plomb	16	.....	.....
Marchandises, non énumérées	103	154	7,899
Barils, vides	182	407	5
Bois de chauffage, sur navires	.....	1,143	.....
Bois de service, scié "	15,760	5,701	55,128
Bardeaux	.....	90	.....
Bois de construction, carré, sur navires	.....	20,267	.....
Douves	.....	3	.....
Total	288,231	113,205	177,876

*De cette quantité de maïs, 751 tonnes ont été transportées à Ogdensburg, Kingston et Prescott en 1899, emmagasinées là, et transbordées pour Montréal en 1900.

*De cette quantité d'avoine, 585 tonnes ont été transportées à Ogdensburg, Kingston et Prescott en 1899, emmagasinées là, et transbordées pour Montréal en 1900.

*De cette quantité de blé, 10,835 tonnes ont été transportées à Ogdensburg, Kingston et Prescott en 1900, emmagasinées là et transbordées pour Montréal en 1900.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1901.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Instruments aratoires	1,785	.....	.....
Produits agricoles, légumes	.....	.....	10
Cendre	3	.....	.....
Orge	.....	.....	7,119
Houille	.....	2,322	357
Maïs	14,319	4,828	48,609
Graine de lin	4,965	2	.....
Fleur de farine	1,400	218	15,768
Meubles	5	.....	.....
Verre (toutes sortes)	1	.....	.....
Foin pressé	246	.....	.....
Fer en gueuse	.....	1,790	.....
" tout autre	1,178	589	.....
" minerai	.....	98,452	.....
Saindoux et huile de saindoux	1,155	827	525
Farines, toutes sortes	35	.....	13,981
Viandes	114	7	.....
Mélasse	.....	17	.....
Avoine	1,584	853	25,704
Huile (en barils)	14,987	2,971	22
Tourteaux oléagineux	1,083	113	219
Peinture	17	6	.....
Poix et goudron	.....	17	.....
Lard	34	970	10
Seigle	2,961	.....	.....
Sel	50	165	105
Cendre de soude	4	.....	.....
Spiritueux, etc	32	.....	.....
Sucre	112	.....	448
Suif	.....	.....	119
Tabac	23	.....	.....
Blé	*132,702	8,051	9,057
Laine	.....	.....	3
Marchandises, non énumérées	2,420	1,395	966
Barils, vides	66	.....	216
Bois de chauffage, sur navires	.....	1,287	.....
Bois de service, scié, sur navires	2,635	3,412	51,931
Mâts, espars, etc. "	.....	13	.....
Bardeaux	.....	18	.....
Bois carré, sur navires	504	14,023	.....
Total	184,420	142,346	175,169

*De cette quantité, 9,324 tonnes ont été transportées à Ogdensburg en 1900, et transbordées pour Montréal en 1901.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1902.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Instruments aratoires	13	.....	399
Orge	.....	.....	7,418
Houille	15,976	.....	35,562
Maïs	1,719	10,335	55,593
Poisson	.....	1	.....
Fleur de farine	6,755	5,697	7,030
Meubles	.....	.....	17
Fer, chemins de fer	50	.....	.....
" tout autre	5,785	.....	220
" minerai	.....	3,492	18,988
Saindoux et huile de saindoux	.....	.....	2,413
Farines, toutes sortes	.....	.....	12,675
Mélasse	54	18	.....
Avoine	1,442	.....	9,764
Huile (en barils)	12,091	131	1,594
Tourteaux oléagineux	.....	.....	110
Peinture	.....	20	.....
Poix et goudron	.....	33	.....
Lard	.....	.....	632
Seigle	4,079	.....	.....
Graines, toutes sortes	.....	.....	10
Sucre	.....	.....	280
Blé	* 200,975	12,452	8,389
Laine	.....	.....	752
Marchandises, non énumérées	419	172	1,928
Barils, vides	5	15	4
Bois de chauffage, sur navires	.....	288	.....
Bois de service, scié, sur navires	1,085	2,178	97,300
Billes	.....	28	.....
Mâts et espars, etc	.....	20,838	.....
Bardeaux	.....	35	.....
Bois carré, sur navires	17	.....	.....
Total	250,475	55,733	261,078

* De cette quantité 6,096 tonnes ont été transbordées pour Montréal, étant du grain de 1901.

U.—ETAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le côté sud du lac Ontario.
1891.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	.....	.....	8,113
Maïs	52,539	5,144	127,494
Avoine	.....	.....	52,823
Pois	390	.....	.....
Seigle	64,978	969	.....
Blé	159,785	692	32,097
Total du grain	277,692	6,805	220,527
Transbordés à Ogdensburg pour Montréal	+17,817	.....	−17,817
Total	295,509	.....	202,710
Autres articles	14,084	47,510	96,682
Total	309,593	54,315	299,392
1892.			
Orge	.....	.....	6,433
Maïs	53,689	7,637	131,222
Avoine	.....	.....	36,935
Pois	524	.....	.....
Seigle	9,119	273	.....
Blé	194,281	5,373	26,950
Total du grain	257,613	13,283	201,540
Quantité prise à Ogdensburg et transbordée pour Montréal	*4,341	4,341	.....
Total	261,954	8,942	201,540
Autres articles	5,531	60,944	128,863
Total	267,485	69,886	330 403
1893.			
Orge	600	1,110	16,751
Maïs	278,564	5,752	156,776
Avoine	9,761	1,090	20,313
Pois	.....	.....	.....
Seigle	3,669	1	1
Blé	209,212	17,602	29,117
Total du grain	501,806	25,555	222,958
Autres articles	6,210	68,182	170,790
Total	508,016	93,737	393,748
1894.			
Orge	258	.....	28,095
Maïs	60,661	3,243	105,329
Avoine	175	107	27,621
Pois	.....	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	212,557	13,349	42,934
Total du grain	273,651	16,699	203,979
Autres articles	18,540	63,982	169,091
Total	292,191	80,681	373,070

* Cette quantité de blé a été transportée de Kingston à Ogdensburg, emmagasinée dans les élévateurs, et subséquemment transbordée pour Montréal.

U.—ETAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le côté sud du lac Ontario.
1895.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	959	.....	7,730
Maïs	70,265	2,912	91,743
Avoine	1,654	123	16,442
Seigle	.....	.....	.....
Blé	†158,643	29,061	17,908
Total du grain	231,491	32,096	133,823
Autres articles	35,168	79,850	113,212
Total	266,659	111,946	247,035
1896.			
Orge	240	.....	11,128
Maïs	182,330	19,688	118,426
Avoine	12,373	1,454	14,351
Pois	3,020	10	.....
Seigle	8,323	647	.....
Blé	254,763	51,587	16,467
Total du grain	‡461,049	73,386	160,372
Autres articles	18,393	99,564	150,977
Total	749,442	172,950	311,349
1897.			
Orge	.....	.....	14,173
Maïs	264,396	11,103	115,689
Avoine	6,847	3,046	15,233
Pois	2,078	3	.....
Seigle	8,435	48	.....
Blé	278,498	39,057	12,661
Total du grain	*560,254	53,257	157,756
Autres articles	20,793	114,989	122,207
Total	581,047	166,246	285,963
1898.			
Orge	3,960	1,417	6,909
Maïs	310,498	13,338	116,317
Avoine	3,975	625	12,729
Pois	260	.....	45
Seigle	16,133	39	.....
Blé	184,706	15,860	8,612
Total du grain	**519,532	31,279	144,612
Autres articles	19,773	79,614	114,259
Total	539,305	110,893	258,871

† De cette quantité, 3,469 tonnes sont descendues à Kingston en 1894, y furent emmagasinées, et transportées à Montréal en 1895, et 245 tonnes sont descendues à Ogdensburg en 1894, y furent emmagasinées et transbordées pour Montréal en 1895.

‡ De cette quantité, 5,290 tonnes sont descendues à Kingston en 1895, y furent emmagasinées et transbordées pour Montréal en 1896.

* De cette quantité, 7,695 tonnes sont descendues en 1896 et transbordées pour Montréal en 1897.

** De cette quantité, 6,550 tonnes " 1897 " " 1898.

U.—ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION—*Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains par le côté sud du lac Ontario.
1899.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	596	.....	1,828
Maïs	150,999	16,594	43,854
Avoine	10,250	1	13,139
Pois	.....	.....	.....
Seigle	923	.....	.....
Blé	169,978	24,602	9,190
Total du grain	**332,746	40,197	68,011
Autres articles	21,739	68,761	104,727
Total	354,485	108,958	172,732
1900.			
Orge	1,288	563	1,598
Maïs	109,359	9,844	44,306
Avoine	8,925	348	30,840
Pois	115	.....	4
Seigle	3,078	160	300
Blé	121,896	6,610	7,541
Total du grain	**244,661	17,525	84,589
Autres articles	43,570	95,680	93,287
Total	288,231	113,205	177,876
1901.			
Orge	.....	.....	.....
Maïs	14,319	4,828	48,609
Avoine	1,584	853	25,704
Pois	.....	.....	.....
Seigle	2,961	.....	.....
Blé	132,702	8,051	9,057
Total du grain	†151,566	13,732	83,370
Autres articles	32,854	128,614	91,799
Total	184,420	142,346	175,169
1902.			
Orge	.....	.....	7,418
Maïs	1,719	10,335	55,593
Avoine	1,442	.....	9,764
Pois	.....	.....	.....
Seigle	4,079	.....	.....
Blé	200,975	12,452	8,389
Total du grain	‡208,215	22,787	81,164
Autres articles	42,260	32,946	179,914
Total	250,475	55,733	261,078

*De cette quantité, 14,077 tonnes sont descendues en 1898 et furent transbordées pour Montréal en 1899.
**De cette quantité, 12,171 tonnes sont descendues en 1899 et furent transbordées pour Montréal en 1900.
†De cette quantité, 9,324 tonnes sont descendues en 1900 et furent transbordées pour Montréal en 1901.
‡De cette quantité, 6,096 tonnes sont descendues en 1901 et furent transbordées en 1902.

ÉTAT COMPARATIF indiquant les quantités de céréales et de bois passées par les canaux pendant les années expirées le 31 décembre 1901 et 1902.

—	Céréales.								Bois.	Total.
	Fleur de farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Sarrasin.	Toutes autres.		
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Canal Welland, 1901	18,994	151,586	67,756	7,119	28,485	2,961	.....	14,024	60,018	350,943
" 1902	22,282	225,171	67,647	7,418	11,232	4,079	.....	12,963	102,775	453,567
Augmentation	3,288	73,585	.....	299	.....	1,118	.....	.....	42,775	102,624
Diminution	.....	.....	109	.....	17,253	.....	.....	1,061	.....	.....
Canaux du Saint-Laurent, 1901	13,891	359,564	108,784	18,051	27,109	13,789	872	8,499	29,380	579,939
" 1902	22,599	444,261	24,366	8,255	22,840	19,738	920	4,812	27,506	575,297
Augmentation	8,708	84,697	.....	.....	.....	5,949	48	.....	.....	.....
Diminution	.....	.....	84,418	9,796	4,269	.....	.....	3,687	1,874	4,642
Canal Chambly, 1901	494	.....	.....	21	2,148	.....	.....	506	30,575	33,744
" 1902	793	.....	1	.....	998	.....	.....	749	26,750	29,291
Augmentation	299	.....	1	.....	.....	.....	.....	243	.....	.....
Diminution	.....	.....	.....	21	1,150	.....	.....	.....	3,825	4,453
Canaux de l'Ottawa, 1901	56	.....	.....	.....	1,132	6	40	287	299,475	300,996
" 1902	8	.....	.....	.....	565	.....	20	265	286,463	287,321
Augmentation	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Diminution	48	.....	.....	.....	567	6	20	22	13,012	13,675
Canal Rideau, 1901	442	465	64	56	458	.....	.....	187	16,936	18,608
" 1902	487	1,041	22	122	541	28	7	98	14,194	16,540
Augmentation	45	576	.....	66	83	28	7	.....	.....	.....
Diminution	.....	.....	42	.....	.....	.....	.....	89	2,742	2,068

Canal Saint-Pierre, 1901	1,527	.....	.....	5	2,518	.....	.....	4,994	16,391	25,435
" 1902	1,473	.....	.....	13	2,135	.....	.....	4,787	13,671	22,079
Augmentation	.....	.....	.....	8	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Diminution	54	.....	.....	.....	383	.....	.....	207	2,720	3,356
Canaux de la Vallée de la Trent, 1901	.....	544	.....	.....	.....	.....	22	3	2,590	3,159
" " 1902	.....	1,661	.....	.....	.....	.....	.....	6	5,504	7,171
Augmentation	.....	1,117	.....	.....	.....	.....	.....	3	2,914	4,012
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22	.....	.....	.....
Canal Murray, 1901	5	914	.....	688	19	868	3	719	296	3,512
" 1902	154	684	8	1,328	159	1,164	.....	742	1,180	5,419
Augmentation	149	.....	8	640	140	296	.....	23	884	1,907
Diminution	.....	230	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....
Canal du Saut-Sainte-Marie, 1901	137,407	289,186	29,188	1,759	12,693	3,374	.....	246	20,990	494,843
" " 1902	316,063	837,375	630	21,001	9,689	2,128	.....	15,988	81,822	1,284,696
Augmentation	178,656	548,189	.....	19,242	.....	.....	.....	15,742	60,832	789,853
Diminution	.....	.....	28,558	.....	3,004	1,246	.....	.....	.....	.....
Total, augmentation	191,043	707,934	.....	10,438	.....	6,139	10	10,945	83,214	870,202
Total, diminution	.....	.....	113,118	.....	26,403	.....	.....	.....	.....	.....

Total pour l'année 1900 1,811,179
" 1901 2,681,381

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

REVENU DES

ETAT COMPARATIF pour les années

——	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Welland, 1901	.....	.....	.....	2,284 72	9,436 33
" 1902	.....	.....	.....	4,160 24	15,558 65
Augmentation	.....	.....	.....	1,875 52	.....
Diminution	.....	.....	.....	.....	6,122 32
Canaux du Saint-Laurent, 1901	.....	.....	.....	358 76	17,143 03
" " 1902	12 50	.....	.....	594 89	12,224 01
Augmentation	12 50	.....	.....	236 13	.....
Diminution	.....	.....	.....	.....	4,919 02
Canal Chambly, 1901	.....	.....	.....	5 95	3,505 72
" 1902	.....	.....	.....	33 29	3,516 26
Augmentation	.....	.....	.....	27 34	10 54
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....
Canaux de l'Ottawa, 1901	.....	.....	.....	125 72	4,714 82
" 1902	.....	.....	.....	132 40	4,941 76
Augmentation	.....	.....	.....	6 68	226 94
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....
Canal Rideau, 1901	.....	.....	.....	34 75	441 68
" 1902	.....	.....	.....	47 64	693 53
Augmentation	.....	.....	.....	12 89	251 85
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....
Canal Saint-Pierre, 1901	7 40	.....	.....	69 08	355 89
" 1902	40 56	.....	2 55	222 56	336 41
Augmentation	33 16	.....	2 55	153 48	.....
Diminution	.....	.....	.....	.....	19 48
Canaux de la Vallée de la Trent, 1901	.....	0 25	.....	1 20	35 57
" " 1901	.....	.....	.....	27 58	72 43
Augmentation	.....	.....	.....	26 38	36 86
Diminution	.....	0 25	.....	.....	.....
Canal Murray, 1901	.....	.....	.....	9 33	109 08
" 1902	.....	.....	.....	46 01	89 10
Augmentation	.....	.....	.....	36 68	.....
Diminution	.....	.....	.....	.....	19 98
Canal du Saut-Sainte-Marie, 1901	.....	.....	.....	.....	.....
" " 1902	.....	.....	.....	.....	.....
Augmentation	.....	.....	.....	.....	.....
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....
Total, augmentation	45 66	.....	2 55	2,375 10	1,690 03
Total, diminution	.....	0 25	.....	.....	.....

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

CANAUX.

terminées le 31 décembre 1901 et 1902.

Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
11,808 51	13,249 12	12,889 17	10,828 85	13,445 91	11,160 49	1,836 24	86,939 34
12,183 06	15,152 28	13,341 38	11,364 73	15,853 37	9,322 57	1,905 82	98,842 10
374 55	1,903 16	452 21	535 88	2,407 46	.....	69 58	11,902 76
.....	.....	.....	.....	.....	1,837 92	.....	.....
17,083 88	18,638 47	17,793 03	12,933 59	12,375 05	7,319 86	18 50	103,664 17
8,144 93	9,023 29	10,329 63	10,819 85	8,582 88	11,034 66	820 38	71,587 02
.....	.....	.....	.....	.....	3,714 80	801 88	.....
8,938 95	9,615 18	7,463 40	2,113 74	3,792 17	.....	.....	32,077 15
3,632 92	5,027 25	4,060 02	2,705 42	3,821 93	2,115 31	.....	24,874 52
2,705 56	2,905 31	3,361 07	3,969 97	3,921 01	2,310 84	.....	22,723 31
.....	.....	.....	1,264 55	99 08	195 53	.....	.....
927 36	2,121 94	698 65	.....	.....	.....	.....	2,151 21
5,075 47	3,493 15	3,764 92	3,007 78	3,144 14	2,336 44	.....	25,662 44
3,538 87	4,068 87	3,809 81	3,957 62	2,663 02	1,750 02	.....	24,862 37
.....	575 72	44 89	949 84	.....	.....	.....	.....
1,536 60	.....	.....	.....	481 12	586 42	.....	800 07
489 86	755 85	1,131 84	658 23	472 06	376 67	.....	4,360 94
621 16	738 67	585 14	385 89	509 21	456 47	.....	4,037 71
131 30	.....	.....	.....	37 15	79 80	.....	.....
.....	17 18	546 70	272 34	.....	.....	.....	323 23
376 11	449 37	569 25	485 55	437 84	322 97	225 66	3,299 12
354 54	451 35	444 98	393 95	338 71	266 37	182 16	3,034 14
.....	1 98	.....	.....	.....	.....	.....	.....
21 57	.....	124 27	91 60	99 13	56 60	43 50	264 98
138 43	247 98	254 52	153 80	161 45	106 64	.....	1,099 84
205 56	284 68	289 35	207 26	172 39	106 23	5 00	1,370 48
67 13	36 70	34 83	53 46	10 94	.....	5 00	270 64
.....	.....	.....	.....	.....	41	.....	.....
164 17	189 37	207 95	173 12	138 48	57 70	.....	1,049 20
110 68	182 59	202 58	168 46	162 64	101 51	7 23	1,070 80
.....	.....	.....	.....	24 16	43 81	7 23	21 60
53 49	6 78	5 37	4 66	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50 00
50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	321 39	.....	1,552 59	840 19	.....
10,854 99	9,243 52	8,306 76	.....	1,793 63	.....	.....	23,371 64

Total pour l'année 1901 ..... $250,949 57
" " 1902 ..... 227,577 93

RICHARD DEVLIN, *compilateur de la statistique des canaux.*

ANNEXE A.

N° (A) 1.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1902.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse.														
Pommes	15	206	27						42	206	248	4 26	5 15	9 41
Produits agricoles, non énumérés, légumes	4								4		4	0 53		0 53
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires	16	13				399		13	16	425	441	0 70	82 73	83 43
Orge						7,418				7,418	7,418		741 80	741 80
Briques	198								198		198	19 87		19 87
Os														
Soufre														
Sarrasin														
Ciment et chaux hydrauliq.	42				784				826		826	121 54		121 54
Argile, chaux et sable	60				105			400	165	400	565	16 88	30 00	46 88
Houille					12,410	501	66	51,037	12,476	51,538	64,014	2,495 03	10,350 60	12,845 63
Maïs		1,388				66,111		148		67,647	67,647		6,764 70	6,764 70
Bestiaux														
Coton (brut)														
Faïence et poterie	94								94		94	14 10		14 10
Bois de teint. et mat. tinct.														
Poisson	15	1			30				45	1	46	6 75	0 20	6 95
Lin et chanvre					630				630		630	94 50		94 50
Fleur de farine		2,800				13,785		5,697		22,282	22,282		3,966 15	3,966 15
Meubles	3		1			17			4	17	21	0 60	3 40	4 00
Gypse														
Verrerie (de toutes sortes)	40								40		40	3 64		3 64
Foin (pressé)														
Cochons														
Chevaux														
Peaux vertes et salées, cornes et sabots					37				37		37	5 55		5 55
Glace														
Fer, chemin de fer	14	50							14	50	64	2 10	10 00	12 10

" en gueuse														
" tout autre	1,276	285			184	30		5,713	1,460	6,028	7,488	195 10	1,201 58	1,396 68
Minerai de fer		3,492						18,988		22,480	22,480		1,124 00	1,124 00
Cryolithe ou min. chimique et autre min., excep. le fer														
Saindoux et huile de saind.	21					2,413			21	2,413	2,434	3 15	482 60	485 75
Farines de toutes sortes	8	31				12,675			8	12,706	12,714	0 29	2,535 85	2,536 14
Viandes, autres que le lard.	1								1		1	0 15		0 15
Marbre					1,251				1,251		1,251	187 65		187 65
Manille	1				39				40		40	6 00		6 00
Mélasse	4							72	4	72	76	0 60	14 40	15 00
Clous	716								716		716	105 97		105 97
Avoine		1,217			9	10,006			9	11,223	11,232	1 70	1,123 58	1,125 28
Huile (en barils)	65	8,665				1,594		3,585	65	13,844	13,909	6 08	2,763 90	2,769 98
Tourteaux oléagineux						110				110	110		22 00	22 00
Pois														
Pommes de terre	1								1		1	0 18		0 18
Lard	5					632			5	632	637	0 75	126 40	127 15
Peinture	14							20	14	20	34	1 97	4 00	5 97
Poix et goudron	7							33	7	33	40	1 05	6 60	7 65
Guenilles	36								36		36	0 68		0 68
Seigle								4,079		4,079	4,079		407 90	407 90
Graine de lin														
Résine														
Sel														
Pierre, pour la taille														
" brute														
" impropre à la taille, non ouvrée					600				600		600	60 00		60 00
Graines de toutes sortes						10				10	10		2 00	2 00
Moutons														
Cendre de soude	20				52				72		72	8 31		8 31
Acier	120								120		120	6 33		6 33
Sucre	204				1,001	280			1,205	280	1,485	161 21	56 00	217 21
Spiritueux, bière, etc	154	6							154	6	160	22 71	0 15	22 86
Tabac, brut														
Suif					448				448		448	67 20		67 20
Etain					44				44		44	6 60		6 60
Térébenthine	3								3		3	0 45		0 45
Blé	1,672	150,715				32,639		40,145	1,672	223,499	225,171	31 38	22,356 13	22,387 51
Blanc de plomb	2								2		2	0 17		0 17
Blanc de céruse														
Laine						752				752	752		150 40	150 40
Tous autres effets et marchandises non énumérés	1,761	432	47		26,969	1,928		506	28,777	2,866	31,643	4,249 01	513 02	4,762 03
Ecorce														
Barils, vides	18	30				4			18	34	52	97	6 78	7 75
Courbes pour bateaux,														
Flottes														
Bois de chauff., sur navires	936	4,275	2,280	795					3,216	5,070	8,286	214 40	236 02	450 42

N° (A) 1.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Welland, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Mnotée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Bois de chauff., en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cercles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de serv., scié, sur nav.	.....	2,129	1,212	24,494	.....	72,806	.....	2,134	1,212	101,563	102,775	148 29	18,250 01	18,398 30
" " en rad.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Trav. de ch. de fer, sur nav.	751	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	751	.....	751	95 10	.....	95 10
" " en rad.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	490	1,468	2,216	504	.....	.....	.....	17	2,706	1,989	4,695	69 80	121 85	191 65
Douves et fonds, barils	.....	85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85	85	.....	2 72	2 72
" " pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " Ind. occ.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves, saloirs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bardeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de con., carré, sur nav.	.....	1,300	.....	.....	.....	.....	.....	19,538	.....	20,838	20,838	.....	3,124 21	3,124 21
" " en rad.	11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11	.....	11	30	.....	30
Traverses	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	2	17	.....	.....	223	.....	.....	.....	225	17	242	90 00	6 80	96 80
Total, fret payant péages	8,800	178,605	5,783	25,793	44,816	224,110	66	152,125	59,465	580,633	640,098	8,529 60	76,593 63	85,123 23
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent:—														
Briques	20	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	22	.....	22			
Soufre	.....	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	20	.....	20			
Ciment et chaux hydrauliq.	20	.....	158	.....	.....	.....	.....	.....	178	.....	178			

Argile, chaux et sable	1								1		1			
Faïence et poterie	2								2		2			
Verrerie (toutes sortes)	60		1,324						1,384		1,384			
Peaux vertes et crues, etc.			16						16		16			
Fer, chemin de fer	11,735								11,735		11,735			
Fer en gueuse	20		426		112				558		558			
Fer, tout autre	1,171		1,733						2,904		2,904			
Saindoux et huile de saind.	11								11		11			
Clous	1,222		70						1,292		1,292			
Huiles	10		4						14		14			
Peinture	82		15						97		97			
Poix et goudron	27								27		27			
Guenilles	1								1		1			
Sel			4						4		4			
Graines	26		32						58		58			
Cendre de soude	13		188						201		201			
Acier	11								11		11			
Sucre	977		337						1,314		1,314			
Ferblanc	81		425						506		506			
Tabac, brut	1								1		1			
Térébenthine	2								2		2			
Légumes	1								1		1			
Blanc de céruse	28		33						61		61			
Blanc de plomb	30		7						37		37			
Whiskey et tous autres spiritueux	16		166						182		182			
Tous autres effets et marchandises non énumérés	427		622						1,049		1,049			
Bois de chauffage, sur nav.	3,600								3,600		3,600			
Grand total du fret	28,395	178,605	11,365	25,793	44,928	224,110	66	152,125	84,754	580,633	665,387			

Total des péages sur navires	6,453 70	6,915 36	13,369 06
" passagers	48 21	61 00	109 21
" articles en franchise $3,973.45			
Total des péages	15,031 51	83,569 99	98,601 50
Amendes			50 00
*Dommages :—			
Droits de havre			182 44
Autres recettes			8 16
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau			$98,842 10

*Montant des dommages, non compris ci-dessus, $200.00.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A.

N° (A) 2.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté par le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation en 1902.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.	Montant des péages.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Montée.	Descente.	
												$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse														
Pommes														
Produits agricoles non énumérés, légumes														
Produits agricoles non énumérés, animaux														
Instruments aratoires	3					399		13	3	412	415	0 45	82 40	82 85
Orge						7,418				7,418	7,418		741 80	741 80
Briques	123								123		123	18 45		18 45
Os														
Soufre														
Sarrasin														
Ciment et chaux hydrauliq.					784				784		784	117 60		117 60
Argile, chaux et sable					105				105		105	15 75		15 75
Houille					12,410	501	65	51,037	12,475	51,538	64,013	2,495 00	10,350 60	12,845 60
Maïs		1,388				66,111		148		67,647	67,647		6,764 70	6,764 70
Bestiaux														
Coton (brut)														
Faïence et poterie	94								94		94	14 10		14 10
Bois de teint. et mat. tinct.														
Poisson	15	1			30				45	1	46	6 75	0 20	6 95
Lin et chanvre					630				630		630	94 50		94 50
Fleur de farine						13,785		5,697		19,482	19,482		3,896 40	3,896 40
Meubles	3		1			17			4	17	21	0 60	3 40	4 00
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	22								22		22	3 30		3 30
Foin (pressé)														
Cochons														
Chevaux														

Peaux vertes et salées, cornes et sabots					37				37		37	5 55		5 55
Glace														
Fer, chemin de fer	14	50							14	50	64	2 10	10 00	12 10
" en gueuse														
" tout autre	1,088	262			184	30		5,713	1,272	6,005	7,277	190 80	1,201 00	1,391 80
Minerai de fer		3,492						18,988		22,480	22,480		1,124 00	1,124 00
Cryolithe, minerai chim. et autre min. excepté le fer														
Saindoux et huile de sain t.	21					2,413			21	2,413	2,434	3 15	482 60	485 75
Farines de toutes sortes	1					12,675			1	12,675	12,676	0 15	2,535 00	2,535 15
Viandes, autres que le lard	1								1		1	0 15		0 15
Marbre					1,251				1,251		1,251	187 65		187 65
Manille	1				39				40		40	6 00		6 00
Mélasse	4							72	4	72	76	0 60	14 40	15 00
Clous	705								705		705	105 75		105 75
Avoine		1,290				10.006				11,206	11,206		1,120 60	1,120 60
Huile (en barils)	37	8,637				1,594		3,585	37	13,816	13,853	5 55	2,763 20	2,768 75
Tourteaux oléagineux						110				110	110		22 00	22 00
Pois														
Pommes de terre														
Lard	5					632			5	632	637	0 75	126 40	127 15
Peinture	13							20	13	20	33	1 95	4 00	5 95
Poix et goudron	7							33	7	33	40	1 05	6 60	7 65
Guenilles														
Seigle								4,079		4,079	4,079		407 90	407 90
Graine de lin														
Résine														
Sel														
Pierre, pour la taille														
" cuvrée														
" impropre à la taille, non ouvrée					600				600		600	60 00		60 00
Graines, de toutes sortes						10				10	10		2 00	2 00
Moutons														
Cendre de soude	1				52				53		53	7 95		7 95
Acier	31								31		31	4 65		4 65
Sucre	55				1,001	280			1,056	280	1,336	158 40	56 00	214 40
Spirituoux, bière, etc	151								151		151	22 65		22 65
Tabac (brut)														
Suif					448				448		448	67 20		67 20
Etain					44				44		44	6 60		6 60
Térébenthine	3								3		3	0 45		0 45
Blé		149,740				32,639		39,437		221,816	221,816		22,181 60	22,181 60
Blanc de plomb	1								1		1	0 15		0 15
Blanc de céruse														
Laine						752				752	752		150 40	150 40
Tous autres effets et marchandises non énumérés														
Ecorce	1,245	85	47		26,969	1,928		506	28,261	2,519	30,780	4,239 15	580 30	4,742 95

N° (A) 2.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation en 1902—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages —Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montee.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Barils, vides	3	30				4			3	34	37	0 62	6 78	7 40
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauff., sur nav.	936	288	2,280						3,216	288	3,504	214 40	19 20	233 60
" en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur nav.		1,129	1,205	24,494		72,806		2,134	1,205	100,563	101,768	147 39	18,093 38	18,240 77
" " en rad.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Trav. de ch. de fer, sur nav,	437								437		437	70 00		70 00
" en rad.														
Billots de sciage		28	95						95	28	123	8 64	2 56	11 20
Douves et fonds, barils		35								35	35		1 12	1 12
" " pipes														
" " Indes oc.														
Douves, saloirs														
Bardeaux														
Piquets et perches p. clôtures, sur navires														
Piquets et perches p. clôtures, en radeaux														
Bois de const., car., sur nav.		1,300						19,538		20,838	20,838		3,124 21	3,124 21
" en rad.														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	2	17			223				225	17	242	90 00	6 80	96 80
Total du fret payant péages	5,022	167,682	3,628	24,494	44,807	224,110	65	151,000	53,522	567,286	620,808	8,375 95	75,805 05	84,181 00

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les can. du St-Laurent:—														
Briques	20		2						22		22			
Soufre			20						20		20			
Ciment et chaux hydraul.	20		158						178		178			
Argile, chaux et sable	1								1		1			
Faïence et poterie	2								2		2			
Verrerie de toutes sortes	60		1,324						1,384		1,384			
Peaux vertes et salées, etc.			16						16		16			
Fer, chemin de fer	11,735								11,735		11,735			
" en gueuse	20		426		112				558		558			
" tout autre	1,171		1,733						2,904		2.904			
Saindoux et huile de saind.	11								11		11			
Clous	1,222		70						1,292		1,292			
Huiles	10		4						14		14			
Peintures	82		15						97		97			
Poix et goudron	27								27		27			
Guenilles	1								1		1			
Sel			4						4		4			
Graines	26		32						58		58			
Cendre de soude	13		188						201		201			
Acier	11								11		11			
Sucre	977		337						1,314		1,314			
Etain	81		425						506		506			
Tabac, à l'état naturel	1								1		1			
Térébenthine	2								2		2			
Légumes	1								1		1			
Blanc de céruse	28		33						61		61			
Blanc de plomb	30		7						37		37			
Whiskey et tous autres spiritueux	16		166						182		182			
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	427		622						1,049		1,049			
Bois de chauff., sur navires	3,600								3,600		3,600			
Grand total, fret	24,617	167,682	9,210	24,424	44,919	224,110	65	151,000	78,811	567,286	646,097			
Total, péages sur navires												6,285 26	6,752 66	13,037 92
" passagers												47 75	60 85	108 60
" articles en franchise											3,973 45			
Total, péages												14,708 96	82,618 56	97,327 52

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A.

N° (A) 3—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse.														
Pommes	15	206	27						42	206	248	4 26	5 15	9 41
Produits agricoles, non énumérés, légumes	4								4		4	0 53		0 53
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires	13	13							13	13	26	0 25	0 33	0 58
Orge														
Briques	75								75		75	1 42		1 42
Os														
Soufre														
Sarrasin														
Ciment et chaux hydraul.	42								42		42	3 94		3 94
Argile, chaux et sable	60							400	60	400	460	1 13	30 00	31 13
Houille							1		1		1	0 03		0 03
Maïs														
Bestiaux														
Coton (brut)														
Faïence et poterie														
Bois de teint. et mat. tinct.														
Poisson														
Lin et chanvre														
Farine		2,800								2,800	2,800		69 75	69 75
Meubles														
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes.	18								18		18	0 34		0 34
Foin (pressé)														
Cochons														
Chevaux														
Peaux vertes et salées, cornes et sabots														

Glace														
Fer, chemin de fer														
" en gueuse														
" tout autre	188	23							188	23	211	4 30	0 58	4 88
Minerai de fer														
Cryolithe ou min. chim. et autre min. excepté le fer														
Saindoux et huile de saind														
Farines, de toutes sortes	7	31							7	31	38	0 14	0 85	0 99
Viandes, autres que le lard														
Marbre														
Manille														
Mélasse														
Clous	11								11		11	0 22		0 22
Avoine	9	17							9	17	26	1 70	2 98	4 68
Huile (en barils)	28	28							28	28	56	0 53	0 70	1 23
Tourteaux oléagineux														
Pois														
Pommes de terre	1								1		1	0 18		0 18
Lard														
Peinture	1								1		1	0 02		0 02
Poix et goudron														
Guenilles	36								36		36	0 68		0 68
Seigle														
Graine de lin														
Résine														
Sel														
Pierre, pour la taille														
" ouvrée														
" impropre à la taille non ouvrée														
Graines, de toutes sortes														
Moutons														
Cendre de soude	19								19		19	0 36		0 36
Acier	89								9		89	1 68		1 68
Sucre	149								149		149	2 81		2 81
Spiritueux, bière, etc	3	6							3	6	9	0 06	0 15	0 21
Tabac (brut)														
Suif														
Etain														
Térébenthine														
Blé	1,672	975						708	1,672	1,683	3,355	31 38	174 53	205 91
Blanc de plomb	1								1		1	0 02		0 02
Blanc de céruse														
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	516	347							516	347	863	9 86	9 22	19 08
Ecorce														
Barils vides	15								15		15	0 35		0 35
Courbes pour bâtiments														

N° (A) 3—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Flottes														
Bois de chauff., sur navires		3,987		795						4,782	4,782		216 82	216 82
" " en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur nav.	7	1,000							7	1,000	1,007	0 90	156 63	157 53
" " en rad.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Traverses, ch. de f., sur nav.				314					314		314	25 10		25 10
" " en rad.														
Billots de sciage	490	1,440	2,121	504				17	2,611	1,961	4,572	61 16	119 29	180 45
Douves et fonds, barils		50								50	50		1 60	1 60
" " pipes														
" " Indes occidentales														
Douves, saloirs														
Bardeaux														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de cons., car., sur nav.														
" " en rad.	11								11		11	0 30		0 30
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué														
Total, fret payant péages	3,480	10,923	2,462	1,299			1	1,125	5,943	13,347	19,290	153 65	788 58	942 23

Totol des péages sur navires	168 44	162 70	331 14
" passagers	0 46	0 15	0 61
Total des péages	322 55	951 43	1,273 98

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 4.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté par les canaux du Saint-Laurent, et le montant de revenu perçu pendant la saison de navigation de 1902.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse.	6	12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	12	18	1 20	2 40	3 60
Pommes	40	5,215	.....	.....	.....	.....	.....	209	40	5,424	5,464	4 00	786 16	790 16
Produits agricoles, non énumérés, légumes	344	1,973	.....	.....	.....	.....	.....	43	344	2,016	2,360	49 46	300 93	350 39
Produits agricoles, non énumérés, animaux	1,363	2,734	.....	.....	.....	.....	75	58	1,438	2,792	4,230	71 39	353 22	424 61
Instruments aratoires	109	19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	109	19	128	14 71	1 10	15 81
Orge	161	8,094	.....	.....	.....	.....	.....	.....	161	8,094	8,255	4 03	783 60	787 63
Briques	7,995	536	22	.....	.....	.....	515	.....	8,532	536	9,068	445 15	22 70	467 85
Os	18	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	20	38	68	1 62	2 30
Soufre	780	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	783	.....	783	81 16	.....	81 16
Sarrasin	11	909	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11	909	920	43	85 09	85 52
Ciment et chaux hydrauliq.	3,167	2,234	289	.....	.....	.....	587	.....	4,043	2,234	6,277	426 95	285 32	712 27
Argile, chaux et sable	12,927	29,883	.....	.....	.....	.....	2,634	501	15,561	30,384	45,945	704 58	1,332 47	2,037 05
Houille	.....	42,932	.....	.....	.....	417	.....	49,044	.....	92,393	92,393	.....	12,636 33	12,636 33
Maïs	111	12,657	.....	.....	.....	.....	.....	569	111	13,226	13,337	16 32	351 20	367 52
Bestiaux	41	355	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41	355	396	1 85	25 75	27 60
Coton (brut)	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	3	.....	45	45
Faïence et poterie	64	138	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64	138	202	11 51	27 60	39 11
Bois de teint. et mat. tinct.	20	22	.....	.....	.....	.....	7	.....	27	22	49	3 11	4 40	7 51
Poisson	120	8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	120	8	128	9 38	43	9 81
Lin et chanvre	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	5	.....	75	75
Fleur de farine	1,081	14,763	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,081	14,763	15,844	68 46	1,057 27	1,125 73
Meubles	488	901	.....	.....	.....	.....	.....	.....	488	901	1,389	89 88	163 49	253 37
Gypse	826	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	826	5	831	10 55	38	10 93
Verrerie (de toutes sortes)	939	186	1,366	.....	.....	.....	.....	.....	2,305	186	2,491	458 53	35 39	493 92
Foin (pressé)	986	1,062	.....	.....	9	.....	.....	.....	995	1,062	2,057	37 53	58 72	96 25
Cochons	4	8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	8	12	16	61	77
Chevaux	267	450	2	.....	.....	.....	.....	.....	269	450	719	17 69	32 47	50 16

Peaux vertes et salées, cornes et sabots	56	96	16						66	96	162	6 68	6 18	12 86
Glace														
Fer, chemin de fer	12,259	274						12	12,259	286	12,545	1,805 50	33 05	1,838 55
" en gueuse	2,246	2	426		7				2,679	2	2,681	298 17	12	298 29
" tout autre	28,956	1,857	2,097					25	31,053	1,882	32,935	2,337 57	183 36	2,520 93
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre min., exc. le fer		178					274		274	178	452	13 70	8 90	22 60
Saindoux et huile de saind.	104	173							104	173	277	13 43	22 33	35 76
Farines, de toutes sortes	77	535							77	535	612	8 40	45 04	53 44
Viandes, autres que le lard.	31	40							31	40	71	3 75	5 71	9 46
Marbre	2								2		2	38		38
Manille	1								1		1	19		19
Mélasse	432	152							432	152	584	65 35	7 70	73 05
Clous	3,055	579	104						3,159	579	3,738	501 30	39 00	540 30
Avoine	337	21,061							337	21,061	21,398	8 88	1,171 13	1,180 01
Huile (en barils)	1,047	846	44				10		1,101	846	1,947	179 02	141 45	320 47
Tourteaux oléagineux	3	5,903							3	5,903	5,906	35	294 98	295 33
Pois	4	1,777							4	1,777	1,781	29	173 18	173 47
Pommes de terre	25	34							25	34	59	1 91	2 46	4 37
Lard	138	807							138	807	945	13 97	51 02	64 99
Peinture	750	323	40						790	323	1,113	152 27	43 90	196 17
Poix et goudron	390	46					190		580	46	626	85 51	6 05	91 56
Guenilles	193	172					146	1	339	173	512	44 55	32 50	77 05
Seigle		15,659								15,659	15,659		699 53	699 53
Graine de lin		11,606								11,606	11,606		290 18	290 18
Résine	190	12					1,730		1,920	12	1,932	97 66	60	98 26
Sel	3,876	154	4				168		4,048	154	4,202	436 88	6 20	443 08
Pierre, pour la taille	410								410		410	17 98		17 98
" ouvrée	228	31							228	31	259	16 64	6 20	22 84
" impropre à la taille, non ouvrée		719					84		84	719	803	4 37	24 00	28 37
Graines, de toutes sortes	7,470	410	70						7,540	410	7,950	377 59	22 87	400 46
Moutons	4	87							4	87	91	16	6 59	6 75
Cendre de soude	723	4	271						994	4	998	198 59	80	199 39
Acier	1,272	51							1,272	51	1,322	171 18	2 58	173 76
Sucre	5,303	119	354				977		6,634	119	5,753	1,067 94	7 80	1,075 74
Spiritueux, bière, etc.	707	307	181					44	888	351	1,239	143 09	55 64	198 73
Tabac (brut)	23								23		23	2 22		2 22
Suif	19	5							19	5	24	2 85	54	3 39
Etain	1,930	27	481						2,411	27	2,438	476 19	5 40	481 59
Térébenthine	23						125		148		148	7 70		7 70
Blé	421	239,711						3,154	421	242,865	243,286	11 90	6,925 29	6,937 19
Blanc de plomb	226	4	8						234	4	238	46 15	20	46 35
Blanc de céruse	461		73						534		534	106 63		106 63
Laine	23								23		23	3 45		3 45
Tous autres effets et marchandises non énumérés	10,265	6,495	1,008		336	568	801	180	12,410	7,243	19,653	1,910 54	1,031 06	2,941 60
Ecorce														

N° (A) 4.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté par les canaux du Saint-Laurent, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Barils, vides	617	59							617	59	676	54 90	5 30	60 20
Courbes														
Flottes	80								80		80	1 40		1 40
Bois de chauff., sur navires.	36,312	4,263	75		90				36,477	4,263	40,740	2,199 15	75 51	2,274 66
" en radeaux.														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur nav.	21,396	4,608	10	160	44	5		15	21,450	4,788	26,238	506 21	169 45	675 66
" " en rad.		183								183	183		8 19	8 19
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	7	25							7	25	32	15	32	47
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux		24,854								24,854	24,854		621 35	621 35
Trav. de ch. de fer, sur nav.	29	626							29	626	655	59	50 00	50 59
" " en rad.														
Billots de sciage	6	381							6	381	387	25	8 48	8 73
Douves et fonds, barils														
" pipes														
" Indes occ.														
Douves et saloirs, barils														
Bardeaux	16	149							16	149	165	2 89	20 36	23 25
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	20								20		20	50		50
Bois de con., carré, sur nav.	313	80							313	80	393	12 57	1 00	13 57
" " en rad.	2,060	5,370							2,060	5,370	7,430	51 50	134 25	185 75
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	43	12							43	12	55	13 10	4 80	17 90
Total, fret payant péages.	176,441	475,990	6,944	160	486	990	8,323	53,855	192,194	530,995	723,189	16,012 80	30,802 40	46,815 20

Art. en fr. ayant payé pleins péages sur le can. Welland.											
Instruments aratoires								13		13	13
Maïs		924						10,105		11,029	11,029
Farine		2,167						4,588		6,755	6,755
Fer, chemin de fer		50								50	50
Fer, tout autre		555						5,230		5,785	5,785
Marchandises		87						332		419	419
Mélasse		32						22		54	54
Avoine		1,122						320		1,442	1,442
Huiles		7,095						4,996		12,091	12,091
Seigle		1,895						2,184		4,079	4,079
Blé		158,818						42,157		200,975	200,975
Barils, vides		15								15	15
Bois scié (sur navires)		1,001						84		1,085	1,085
Articles en bois		17								17	17
Houille, en franch. par A.C.	97,019	1,056					1,176	21,006	98,195	22,062	120,257
Articles en franchise pour const. du canal, A.C., 1884.											
Traverses de chemin de fer		19								19	19
Bois de construction, carré		149								149	149
Pierre, non ouvrée	60	5,650							60	5,650	5,710
Grand total, fret	273,520	656,642	6,944	160	486	990	9,499	144,892	290,449	802,684	1,093,133

Total des péages sur navires	8,176 57	6,615 61	14,792 18
" " passagers	1,139 56	2,334 17	3,473 73
" " articles en franchise $35,749 35			
Total des péages	25,328 93	39,752 18	65,081 11
Amendes			22 50
* Dommages			
Quaiage et emmagasinage			2,202 62
Autres recettes			4,280 79
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau			71,587 02

* Montant des dommages non compris ci-dessus, $435.56.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 5.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté par les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation en 1902.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse.	6	12	...	...	...	...	...	...	6	12	18	1 20	2 40	3 60
Pommes	1	4,960	...	...	...	...	...	209	1	5,169	5,170	15	775 35	775 50
Produits agricoles, non énumérés, légumes	315	1,957	...	...	...	...	...	43	315	2,000	2,315	47 25	299 85	347 10
Produits agricoles, non énumérés, animaux	50	1,814	...	...	...	...	...	58	50	1,872	1,922	7 50	280 80	288 30
Instruments aratoires	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Orge	...	7,693	...	...	...	...	...	...	...	7,693	7,693	...	769 30	769 30
Briques	850	22	22	...	...	...	...	...	872	22	894	130 80	3 30	134 10
Os	...	1	...	...	...	...	...	...	...	1	1	...	15	15
Soufre	73	...	3	...	...	...	...	...	76	...	76	11 40	...	11 40
Sarrasin	...	830	...	...	...	...	...	...	...	830	830	...	83 00	83 00
Ciment et chaux hydraulic.	1,679	1,791	289	...	...	...	...	...	1,968	1,791	3,759	295 20	268 65	563 85
Argile, chaux et sable	641	...	...	...	...	...	...	501	641	501	1,142	87 75	75 15	162 90
Houille	...	41,030	...	...	...	...	...	38,696	...	79,726	79,726	...	11,958 90	11,958 90
Maïs	106	27	...	...	...	...	...	...	106	27	133	15 90	2 85	18 75
Bestiaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Coton, brut	...	3	...	...	...	...	...	...	...	3	3	...	45	45
Faïence et poterie	25	138	...	...	...	...	...	...	25	138	163	5 00	27 60	32 60
Bois de teint. et mat. tinctor	4	22	...	...	...	...	...	...	4	22	26	80	4 40	5 20
Poisson	27	...	...	...	...	...	...	...	27	...	27	4 05	...	4 05
Lin	...	5	...	...	...	...	...	...	...	5	5	...	75	75
Farine	12	3,285	...	...	...	...	...	...	12	3,285	3,297	1 80	492 75	494 55
Meubles	364	747	...	...	...	...	...	...	364	747	1,111	72 80	149 40	222 20
Gypse	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Verre, de toutes sortes	818	173	1,366	...	...	...	...	...	2,184	173	2,357	436 80	34 60	471 40
Foin (pressé)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cochons	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Chevaux	21	77	...	...	...	...	...	...	21	77	98	3 15	11 55	14 70

Peaux vertes et salées, cornes et sabots	7	20	16						23	20	43	3 45	3 00	6 45
Glace														
Fer, chemin de fer	11,816	157						12	11,816	169	11,985	1,772 40	25 35	1,797 75
" en gueuse	882		426						1,308		1,308	196 20		196 20
" tout	7,451	897	2,072						9,523	897	10,420	1,428 45	134 55	1,563 00
Minerai de fer														
Cryolithe ou min. chim., et autre min., exc. le fer		178								178	178		8 90	8 90
Saindoux et huile de saind.	61	137							61	137	198	9 15	20 55	29 70
Farines, de toutes sortes	39	192							39	192	231	5 85	28 80	34 65
Viandes, autres que le lard.	13	36							13	36	49	1 95	5 40	7 35
Marbre														
Manille														
Mélasse	4								4		4	80		80
Clous	1,839	67	104						1,943	67	2,010	388 60	13 40	402 00
Avoine		8,263								8,263	8,263		826 30	826 30
Huile (en barils)	538	661	44						582	661	1,243	116 40	132 20	248 60
Tourteaux oléagineux	1	3							1	3	4	15	45	60
Pois		1,714								1,714	1,714		171 40	171 40
Pommes de terre		3								3	3		45	45
Lard	8	106							8	106	114	1 20	15 90	17 10
Peinture	609	185	40						649	185	834	129 80	37 00	166 80
Poix et goudron	357	25							357	25	382	71 40	5 00	76 40
Guenilles	170	152						1	170	153	323	34 00	30 60	64 60
Seigle		4,107								4,107	4,107		410 70	410 70
Graine de lin														
Résine	1								1		1	20		20
Sel	1,132		4						1,136		1,136	170 40		170 40
Pierre, pour la taille	10								10		10	1 50		1 50
" ouvrée	34	31							34	31	65	6 80	6 20	13 00
" impropre à la taille, non ouvrée		158								158	158		12 60	12 60
Graines, de toutes sortes	686	35	70						756	35	791	113 40	5 25	118 65
Moutons														
Cendre de soude	702	4	271						973	4	977	194 60	80	195 40
Acier	1,009	3							1,009	3	1,012	151 35	45	151 80
Sucre	3,905	11	354						4,259	11	4,270	851 80	2 20	854 00
Spiritueux, bière, etc	174	207	181					44	355	251	606	71 00	50 20	121 20
Tabac (brut)	1								1		1	15		15
Suif	19	2							19	2	21	2 85	20	3 15
Etain	1,827	27	481						2,308	27	2,335	461 60	5 40	467 00
Térébenthine	2								2		2	40		40
Blé		8,222						3,154		11,376	11,376		1,137 60	1,137 60
Blanc de plomb	179		8						187		187	37 40		37 40
Blanc de céruse	453		73						526		526	105 20		105 20
Laine	23								23		23	3 45		3 45
Tous autres effets et marchandises non énumérés	5,877	4,079	1,008					180	6,885	4,259	11,144	1,377 00	851 80	2,228 80
Ecorce														

N° (A). 5—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté par les canaux du Saint-Laurent, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation en 1902.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Barils, vides	120	7							120	7	127	22 26	1 00	23 26
Courbes														
Flottes														
Bois de chauff., sur navires	31,824								31,824		31,824	2,121 60		2,121 60
" en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur nav.	196	484							196	484	683	17 70	43 48	61 13
" " en rad.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Traverses, sur navires		626								626	626		50 00	50 00
" en radeaux														
Billots de sciage														
Douves et fonds, barils														
" " pipes														
" " Indes occ.														
Douves, saloirs														
Bardeaux														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., car., sur nav.														
" " en rad.														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	24	12							24	12	36	9 60	4 80	14 40
Total, fret payant péages	76,988	95,398	6,832					42,898	83,820	133,296	222,116	11,001 61	19,283 18	30,284 79

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland :													
Instruments aratoires								13		13	13		
Maïs		708						1,011		1,719	1,719		
Fleur de farine		2,167						4,588		6,755	6,755		
Fer, chemin de fer		50								50	50		
" tout autre		555						5,230		5,785	5,785		
Marchandises		87						332		419	419		
Mélasse		32						22		54	54		
Avoine		1,122						320		1,442	1,442		
Huiles		7,095						4,996		12,091	12,091		
Seigle		1,895						2,184		4,079	4,079		
Blé		158,818						42,157		200,975	200,975		
Barils (vides)		15								15	15		
Bois scié (sur navires)		1,001						84		1,085	1,085		
Articles en bois		17								17	17		
Houille								15,976		15,976	15,976		
Houille en franchise par arrêté en conseil	9,231								9,231		9,231		
Grand total, fret	86,219	268,960	6,832					119,811	93,051	388,771	481,822		
Total des péages sur navires												4,299 28	4,370 18	8,669 46
" passagers												668 35	1,546 95	2,215 30
" articles en franch. $29,139.56														
Total des péages												15,969 24	25,200 31	41,169 55

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 6.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation en 1902—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Total des péages. Montée.	Total des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse														
Pommes	39	255							39	255	294	3 85	10 81	14 66
Produits agricoles non énumérés, légumes	29	16							29	16	45	2 21	1 08	3 29
Produits agricoles non énumérés, animaux	1,313	920					75		1,388	920	2,308	63 89	72 42	136 31
Instruments aratoires	109	19							109	19	128	14 71	1 10	15 81
Orge	161	401							161	401	562	4 03	14 30	18 33
Briques	7,660	514							7,660	514	8,174	314 35	19 40	333 75
Os	18	19							18	19	37	0 68	1 47	2 15
Soufre	707								707		707	69 76		69 76
Sarrasin	11	79							11	79	90	0 43	2 09	2 52
Ciment et chaux hydraul	2,075	443							2,075	443	2,518	131 75	16 67	148 42
Argile, chaux et sable	14,920	29,883							14,920	29,883	44,803	616 83	1,257 32	1,874 15
Houille		1,902				417		10,348		12,667	12,667		677 43	677 43
Maïs	5	13,199							5	13,199	13,204	0 42	348 35	348 77
Bestiaux	41	355							41	355	396	1 85	25 75	27 60
Coton (brut)														
Poterie et faïence	39								39		39	6 51		6 51
Bois de teint. et mat. tinct.	16						7		23		23	2 31		2 31
Poisson	93	8							93	8	101	5 33	0 43	5 76
Lin et chanvre														
Fleur de farine	1,069	11,478							1,069	11,478	12,547	66 66	564 52	631 18
Meubles	124	154							124	154	278	17 08	14 09	31 17
Gypse	826	5							826	5	831	10 55	0 38	10 93
Verre (de toutes sortes)	121	13							121	13	134	21 73	0 79	22 52
Foin (pressé)	995	1,062							995	1,062	2,057	37 53	58 72	96 25
Cochons	4	8							4	8	12	0 16	0 61	0 77
Chevaux	246	373	2						248	373	621	14 54	20 92	35 46

Peaux vertes et salées, cornes et sabots	43	76							43	76	119	3 23	3 18	6 41
Glace														
Fer, chemin de fer	443	117							443	117	560	33 10	7 70	40 80
" en gueuse	1,364	2			7				1,371	2	1,373	101 97	0 12	102 09
" tout autre	21,505	960	25					25	21,530	985	22,515	909 12	48 81	957 93
Minerai de fer														
Cryolithe, minerai chim. et autre min., excepté le fer							274		274		274	13 70		13 70
Saindoux et huile de saind.	43	36							43	36	79	4 28	1 78	6 06
Farines, de toutes sortes	38	343							38	343	381	2 55	16 24	18 79
Viandes, autres que le lard	18	4							18	4	22	1 80	0 31	2 11
Marbre	2								2		2	0 38		0 38
Manille	1								1		1	0 19		0 19
Mélasse	428	152							428	152	580	64 55	7 70	72 25
Clous	1,216	512							1,216	512	1,728	112 70	25 60	138 30
Avoine	337	12,798							337	12,798	13,135	8 88	344 83	353 71
Huile (en barils)	509	185					10		519	185	704	62 62	9 25	71 87
Tourteaux oléagineux	2	5,900							2	5,900	5,902	0 20	294 53	294 73
Pois	4	63							4	63	67	0 29	1 78	2 07
Pommes de terre	25	31							25	31	56	1 91	2 01	3 92
Lard	130	701							130	701	831	12 77	35 12	47 89
Peinture	141	138							141	138	279	22 47	6 90	29 37
Poix et goudron	33	21					190		223	21	244	14 11	1 05	15 16
Guenilles	23	20					146		169	20	189	10 55	1 90	12 45
Seigle		11,552								11,552	11,552		288 83	288 83
Graine de lin		11,606								11,606	11,606		290 18	290 18
Résine	189	12					1,730		1,919	12	1,931	97 46	0 60	98 06
Sel	2,744	154					168		2,912	154	3,066	266 48	6 20	272 68
Pierre, pour la taille	400								400		400	16 48		16 48
" ouvrée	194								194		194	9 84		9 84
" impropre à la taille, non ouvrée		561					84		84	561	645	4 37	11 40	15 77
Graines, de toutes sortes	6,784	375							6,784	375	7,159	264 19	17 62	281 81
Moutons	4	87							4	87	91	0 16	6 59	6 75
Cendre de soude	21								21		21	3 99		3 99
Acier	263	48							263	48	311	19 83	2 13	21 96
Sucre	1,398	108					977		2,375	108	2,483	216 14	5 60	221 74
Spiritueux, bière	533	100							533	100	633	72 09	5 44	77 53
Tabac (brut)	22								22		22	2 07		2 07
Suif		3								3	3		0 24	0 24
Etain	103								103		103	14 59		14 59
Térébenthine	21						125		146		146	7 30		7 30
Blé	421	231,489							421	231,489	231,910	11 90	5,787 69	5,799 59
Blanc de plomb	47	4							47	4	51	8 75	0 20	8 95
Blanc de céruse	8								8		8	1 43		1 43
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	4,388	2,416			336	568	801		5,525	2,984	8,509	533 54	179 26	712 80
Ecorce														

N° (A) 6—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1902.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Total des péages. Montée.	Total des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Barils, vides	497	52							497	52	549	32 64	4 30	36 94
Courbes pour bâtiments														
Flottes	80								80		80	1 40		1 40
Bois de chauff., sur navires.	4,488	4,263	75		90				4,653	4,263	8,916	77 55	75 51	153 06
" en radeaux.														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur nav.	21,197	4,124	10	160	44	5		15	21,251	4,304	25,555	488 51	126 02	614 53
" " en rad.		183								183	183		8 19	8 19
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.	7	25							7	25	32	0 15	0 32	0 47
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.		24,854								24,854	24,854		621 35	621 35
Trav. de ch. de fer, sur nav.	29								29		29	0 59		0 59
" " en rad.														
Billots de sciage	6	381							6	381	387	0 25	8 48	8 73
Douves et fonds, barils														
" " pipes														
" " Indes occ														
Douves, saloirs														
Bardeaux	16	149							16	149	165	2 89	20 36	23 25
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	20								20		20	0 50		0 50
Bois de const., carré, s. nav.	313	80							313	80	393	12 57	1 00	13 57
" " en rad.	2,060	5,370							2,060	5,370	7,430	51 50	134 25	185 75
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	19								19		19	3 50		3 50
Total du fret pay. péages	103,198	381,161	112	160	477	990	4,587	10,388	108,374	392,699	501,073	5,011 19	11,519 22	16,530 41

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.														
Maïs	.....	216	.....	.....	.....	.....	.....	9,094	.....	9,310	9,310			
Houille en franchise, par arrêté du conseil	87,788	1,056	.....	.....	.....	.....	1,176	5,030	88,964	6,086	95,050			
Articles en franchise pour la construction des canaux, A. C., 1884:—														
Traverses de ch. de fer	.....	19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19	19			
Bois de construction, carré	.....	149	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	149	149			
Pierre, non ouvrée	60	5,659	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60	5,650	5,710			
Grand total fret	191,046	388,251	112	160	477	990	5,763	24,512	197,398	413,913	611,311			

Total des péages sur navires	3,877 29	2,245 43	6,122 72
" passagers	471 21	787 22	1,258 43
" articles en franchise $6,609.79	.....	.....	.....
Total des péages	9,359 69	14,551 87	23,911 56

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

RICHARD DELVIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 7.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1902.

Articles.	De ports du Canapa à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes		117								117	177	7 04
Produits agricoles, non énumérés, légumes		4									4	0 24
" " " animaux	1	2,918							1	2,918	2,919	247 93
Instruments aratoires		2								2	2	0 34
Orge												
Briques												
Os		3								3	3	0 22
Soufre												
Sarrasin		20								20	20	1 97
Ciment et chaux hydraulique		67								67	67	6 44
Argile, chaux et sable	30	1,625							30	1,625	1,655	.68 01
Houille												
Maïs												
Bestiaux		651								651	651	52 01
Coton (brut)												
Poterie et faïence												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson		3								3	3	0 30
Lin et chanvre												
Fleur de farine		8								8	8	0 80
Meubles		23								23	23	3 56
Gypse												
Verrerie (de toutes sortes)		8								8	8	1 52
Foin (pressé)		3,465								3,465	3.465	283 38
Cochons		118								118	118	9 41
Chevaux	12	194							12	194	206	11 20
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		16								16	16	1 78
Glace												

Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre		26								26	26	2 03
Minerai de fer												
Cryolithe, minerai chim. et autre min., excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse												
Clous		2								2	2	0 38
Avoine		565								565	565	47 29
Huile (en barils)		1								1	1	0 19
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre		148								148	148	9 31
Lard		8								8	8	0 56
Peinture		2								2	2	0 38
Poix et goudron		91								91	91	17 29
Guenilles		77								77	77	14 00
Seigle												
Graine de lin												
Résine	5								5		5	0 70
Sel		8								8	8	0 48
Pierre, pour la taille		1								1	1	0 10
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes		2								2	2	0 20
Moutons		515								515	515	45 20
Cendre de soude												
Acier												
Sucre		1								1	1	0 19
Spiritueux, bière, etc		4								4	4	0 58
Tabac (brut)		3								3	3	0 18
Suif		6								6	6	0 59
Etain												
Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb		1								1	1	0 19
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	4	605							4	605	609	97 26
Ecorce												
Barils, vides		77								77	77	4 07
Courbes pour bâtiments												
Flottes	30	53,447							30	53,447	53,477	458 59
Bois de chauffage, sur navires		16,399		264						16,663	16,663	556 67
" en radeaux												
Cercles												

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu perçu, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires		253,107		33,281						286,388	286,388	20,109 75
" " en radeaux		48								48	48	0 96
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " " " en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires		54								54	54	4 60
" " en radeaux		32								32	32	2 12
Billots de sciage		1,435								1,435	1,435	32 64
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux		76								76	76	9 60
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires		72								72	72	3 33
" " en radeaux		11,270								11,270	11,270	118 34
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	82	347,325		33,545					82	380,870	380,952	22,233 92
En franchise par arrêté du conseil, 27 juin 1890.												
Flottes		29,900								29,900	29,900	
Bois de service, scié, en radeaux		27								27	27	
Traverses de chemin de fer, en radeaux		25								25	25	
Bois de construction, carré, en radeaux		33,020								33,020	33,020	
Billots de sciage		758								758	758	
Fret, grand total	82	411,055		3,545					82	444,600	444,682	

Total des péages sur navires		2,436 58
" passagers		181 87
Total des péages		24,852 37
" articles en franchise	$616 17	
Autres recettes		10 00
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		$ 24,862 37

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° 8 (A).—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1902.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes		598						151		749	749	57 03
Produits agricoles non énumérés, légumes		1								1	1	10
" " " animaux								3		3	3	30
Instruments aratoires	81	10							81	10	91	3 80
Orge												
Briques	972	630							972	630	1,602	133 61
Os												
Soufre												
Sarrasin												
Ciment et chaux hydraulique	3,640	14						3,154	3,640	3,168	6,808	507 24
Argile, chaux et sable	347							25,049	347	25,049	25,396	1,934 81
Houille								23,768		23,768	23,768	2,317 85
Maïs		1								1	1	10
Bestiaux	13	209							13	209	222	7 64
Coton (brut)										55	55	5 48
Faïence et poterie		55						52		52	52	5 20
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre									789	4	793	30 26
Fleur de farine	690	4	99									
Meubles												
Gypse										4	4	28
Verre (de toutes sortes)		4						94	29,826	2,080	31,906	2,308 74
Foin (pressé)	115	1,986	29,711									
Cochons									26	39	65	2 39
Chevaux	26	39										
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace									10		10	67
Fer, chemin de fer	10											

Fer, en gueuse									37		37	1 27
" tout autre	37							29,347		29,347	29,347	1,468 20
Minerai de fer								4,830		4,830	4,830	241 50
Cryolithe ou min. chim. et autre min.. excepté le fer								17		17	17	1 70
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille									78	4	82	2 76
Mélasse	78	4							53		53	1 85
Clous	53									998	998	33 43
Avoine		998						15	67	15	82	3 83
Huile (en barils)	67											
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre										10	10	35
Lard		10										
Peinture								1,331		1,331	1,331	133 10
Poix et goudron												
Guenilles												
Seigle												
Graine de lin								2,694		2,694	2,694	302 46
Résine								336	216	336	552	40 82
Sel	216											
Pierre, pour la taille												
" ouvrée								3,120	2,918	12,367	15,285	442 79
" impropre à la taille, non ouvrée	2.918	9,247							6		6	20
Graines, de toutes sortes	6									122	122	4 22
Moutons		122										
Cendre de soude												
Acier								1,090	86	1,090	1,176	111 92
Sucre	86											
Spiritueux, bière, etc												
Tabac (brut)												
Suif												
Etain								137		137	137	13 70
Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb												
" de céruse												
Laine								1,046	4,400	1,650	6,050	448 36
Tous autres effets et marchandises non énumérés	1,437	604	2,963									
Ecorce									19		19	2 40
Brils, vides	19											
Courbes de bâtiments												
Flottes									194,067	1,692	195,759	6,513 48
Bois de chauffage, sur navires	15	1,692	194,052									
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon								1	26,742	8	26,750	1,486 85

N° 8 (A).—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Bsis de service, sur navires	1,741	7	25,001									
" en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires								73	40	74	114	7 80
" " " en radeaux	40	1							2,334		2,334	186 31
Traverses de chemin de fer, sur navires			2,334									
" " en radeaux												
Douves et fonds de barils												
" " de pipes												
" " Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires								127		127	127	6 33
" " " en radeaux												
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué								4		4	4	1 00
Total, fret payant péages	12,607	16,236	254,160					96,439	266,767	112,675	379,442	18,772 14

Total péages sur navires	3,889 43
" " passagers	51 74
Total des péages	22,713 31
Amendes	10 00
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	$ 22,723 31

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revevu perçu pendant la saison de navigation de 1902.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Alcalis, potasse et perlasse	2	1							2	3	1	0 26
Pommes	7	18							7	18	25	0 68
Produits agricoles non énumérés, légumes	2	11							2	11	13	0 39
" " " animaux	229	573							229	573	802	26 16
Instruments aratoires	88	110							88	110	198	18 21
Orge		122								122	122	2 86
Briques	260	133	100						360	133	493	12 42
Os												
Soufre, brut												
Sarrasin		7								7	7	0 17
Ciment et chaux hydraulique	480	180							480	180	660	16 58
Argile, chaux et sable	5,161	629							5,161	629	5,790	135 59
Houille		155						4,379		4,534	4,534	179 81
Maïs	17	5							17	5	22	0 55
Bestiaux	4	1							4	1	5	0 17
Coton brut		1								1	1	0 03
Faïence et poterie	3	12							3	12	15	1 35
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	30								30		30	0 76
Lin et chanvre												
Fleur de farine	136	351							136	351	487	12 14
Meubles	31	30							31	30	61	5 67
Gypse												
Verrerie de toutes sortes	50	8							50	8	58	5 29
Foin (pressé)	1,132	5		72					1,132	77	1,209	42 73
Cochons												
Chevaux	6	3							6	3	9	0 27
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots		1								1	1	0 03
Glace												
Fer, chemin de fer	3	2							3	2	5	0 14
" en gueuse	27								27		27	0 65
" tout autre	427	24							427	24	451	12 59
Minera de fer												

N° (A) 9.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Cryolithe, minerai chim. et autre min., excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux	48	5							48	5	53	1 45
Farine, de toutes sortes	16	45							16	45	61	1 61
Viandes, autres que le lard	4								4		4	0 14
Marbre												
Manille												
Mélasses	122	3							122	3	125	10 92
Clous	103	4							103	4	107	11 13
Avoine	148	393							148	393	541	18 23
Huile, en barils	139	24							139	24	163	14 64
Tourteaux oléagineux		2								2	2	0 05
Pois												
Pommes de terre	9	3							9	3	12	0 33
Lard	105	6							105	6	111	3 06
Peinture	22	2							22	2	24	2 52
Poix et goudron	14	3							14	3	17	1 52
Guenilles	8	37							8	37	45	4 01
Seigle		28								28	28	0 66
Graine de lin												
Résine	7								7		7	0 71
Sel	884	237							884	237	1,121	29 25
Pierre, pour la taille	30								30		30	0 70
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée		23								23	23	0 28
Graines de toutes sortes	13	59							13	59	72	1 70
Moutons	12								12		12	0 30
Cendre de soude	12								12		12	1 05
Acier	36	3							36	3	39	1 00
Sucre	125	76							125	76	201	19 18
Spiritueux, bière, etc	133	73							133	73	206	18 38
Tabac, brut	9								9		9	0 22
Suif												
Etain	1								1		1	0 09
Térébenthine	1								1		1	0 09
Blé	1	1,040							1	1,040	1,041	24 33
Blanc de plomb	25								25		25	2 25

Blanc de céruse	8								8		8	0 71
Laine	1	1							1	1	2	0 06
Tous autres effets et marchandises non énumérés	773	483							773	483	1,256	119 15
Ecorce	28								28		28	0 66
Barils, vides	71	25							71	25	96	5 24
Courbes pour bâtiments												
Flottes	280								280		280	4 90
Bois de chauffage, sur navires	10,463	1,363	138						10,601	1,363	11,964	231 56
" en radeaux												
Cerclas												
Echalas à houblon	18								18		18	2 50
Bois de service, scié, sur navires	2,527	3,630	3,987	4,036				4	6,514	7,670	14,184	1,032 17
" en radeaux	10								10		10	0 38
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		83								83	83	2 22
" " en radeaux												
Traverses de chemins de fer, sur navires	188		25						213		213	24 50
" " en radeaux												
Billots de sciage	19								19		19	0 40
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	104	71						2	104	73	177	51 92
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux	220								220		220	4 11
Traverses	100								100		100	0 64
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total, fret payant péages	24,932	10,104	4,250	4,108				4,385	29,182	18,597	47,779	2,126 53
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	3,100								3,100		3,100	
Grand total, fret	28,032	10,104	4,250	4,108				4,385	32,282	18,597	50,879	

Total des péages sur navires		1,478 62
" passagers		226 00
Total des péages		3,831 15
Total des péages sur houille en franchise	882 68	
Amendes		5 00
Quaiage		51 88
Droits des banques		1 68
Hivernage		108 00
Autres recetees		40 00
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		4,037 71

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 10—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1902.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montee.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	124								124		124	1 20
Produits agricoles non énumérés, légumes	107								107		107	1 07
" " animaux	1								1		1	01
Instruments aratoires	3								3		3	03
Orge	13								13		13	13
Briques	3,822								3,822		3,822	38 22
Os												
Soufre												
Sarrasin												
Ciment et chaux hydraulique	262	1,228							262	1,228	1,490	14 90
Argile, chaux et sable	5	96							5	96	101	1 01
Houille	102	31,557							102	31,557	31,659	316 59
Maïs												
Bestiaux	12								12		12	12
Coton (brut)												
Faïence et poterie	23								23		23	23
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	26	1,993		200					26	2,193	2,219	22 19
Lin et chanvre												
Fleur de farine	1,473								1,473		1,473	14 73
Meubles	36	1							36	1	37	37
Gypse												
Verrerie (de toutes sortes)	21								21		21	21
Foin (pressé)	1,101								1,101		1,101	11 01
Cochons												
Chevaux	3								3		3	03
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer		600								600	600	6 00

Fer en gueuse												
" tout autre	83	128							83	128	211	2 11
Minerai de fer												
Cryolithe ou miner. chim. et autre min., excepté le fer.	21	100							21	100	121	1 21
Saindoux et huile de saindoux	2								2		2	02
Farines, de toutes sortes	455						120		575		575	5 75
Viandes, autres que le lard	30								30		30	30
Marbre		9								9	9	09
Manille	26								26		26	26
Mélasse	340								340		340	3 40
Clous	64								64		64	64
Avoine	2,127	8							2,127	8	2,135	21 35
Huile (en barils)	246	34							246	34	280	2 80
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre	4,212								4,212		4,212	42 12
Lard	17								17		17	17
Peinture	17								17		17	17
Poix et goudron	11	10							11	10	21	21
Guenilles												
Seigle												
Graine de lin												
Résine	1								1		1	01
Sel	407	13							407	13	420	4 20
Pierre, pour la taille	253								253		253	2 53
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée		5,397								5,397	5,397	53 97
Graines, de toutes sortes												
Moutons	3								2		3	03
Cendre de soude	4								4		4	04
Acier												
Sucre	123								123		123	1 23
Spiritueux, bière, etc	44								44		44	44
Tabac (brut)	2								2		2	02
Suif												
Etain	23	2							23	2	25	25
Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb	1								1		1	01
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérées	688	7							688	7	695	6 95
Ecorce	11								11		11	11
Barils, vides	22	3							22	3	25	25
Courbes pour navires												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires		141								141	141	1 41
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												

N° (A) 10—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1902.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Bois de service, scié, sur navires	13,671								13,671		13,671	136 71
" " en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	2	25							2	25	27	27
" " " " en radeaux												
Traverses de chemins de fer, sur navires	100	45							100	45	145	1 45
" " en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	296								296		296	2 96
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	367								367		367	3 67
" " " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires	913	25					80		993	25	1,018	10 18
" " en radeaux												
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total, fret payant péages	31,716	41,422		200			200		31,916	41,622	73,538	735 38

Total des péages sur navires	2,298 76
Autres recettes	
Revenu total	3,034 14

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 11.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports americains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes												
Produits agricoles, non énumérés, légumes												
" " animaux												
Instruments aratoires												
Orge												
Briques		16								16	16	16
Os												
Soufre												
Sarrasin												
Ciment et chaux hydraulique	400								400		400	1 28
Argile, chaux et sable												
Houille												
Maïs												
Bestiaux	2								2		2	02
Coton (brut)												
Faïence et poterie												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine												
Meubles												
Gypse												
Verrerie (de toutes sortes)												
Foin (pressé)												
Cochons	181								181		181	1 87
Chevaux												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre												

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent, etc—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Minerai de fer												
Cryolithe ou min. chimiq. et autre min., excep. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse												
Clous												
Avoine												
Huile (en barils)												
Tourteaux oléagineux												
Pois	6								6		6	06
Pommes de terre												
Lard												
Peinture												
Poix et goudron												
Guenilles												
Seigle												
Graine de lin												
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille												
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc												
Tabac (brut)												
Suif												

Etain												
Térébenthine												
Blé	1,631	30							1,631	30	1,661	1,660
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	22	109							22	109	131	3 93
Ecorce	389	23							389	23	412	6 65
Barils, vides												
Courbes, pour bâtiments												
Flottes	491	6,766							491	6,766	7,257	57 93
Bois de chauffage, sur navires	13,238	2,594							13,238	2,594	15,832	158 89
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	3,047	1,552							3,047	1,552	4,599	72 51
" " en radeaux	680	225							680	225	905	17 50
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " " en radeaux												
Traverses de chemins de fer, sur navires												
" " en radeaux												
Billots de sciage	9,408	352							9,408	352	9,760	81 22
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux		3								3	3	14
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux		525								525	525	10 25
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total, fret payant péages	29,495	12,195							29,495	12,195	41,690	429 01

Total, péages sur navires	695 94
" passagers	204 03
Total des péages	1,328 98
Autres recettes	41 50
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	1,370 48

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 12.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, et le montant du revenu pendant la saison de navigation de 1902.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse	2								2		2	06
Pommes	249	117							249	117	366	6 97
Produits agricoles, non énumérés, légumes	200	289							200	289	489	9 33
" " " animaux		10								10	10	19
Instruments aratoires												
Orge		1,328								1,328	1,328	24 97
Briques	158	30							158	30	188	3 59
Os												
Soufre	2								2		2	04
Sarrasin		92								92	92	1 73
Ciment et chaux hydraulique	307	40							307	40	347	6 57
Argile, chaux et sable	51								51		51	98
Houille		407						1,443		1,850	1,850	34 72
Maïs	8								8		8	15
Bestiaux												
Coton, brut		20								20	20	38
Faïence et poterie	62	77							62	77	139	3 49
Bois de teinture et matières tinctoriales	10	31							10	31	42	1 05
Poisson	3		1						4		4	8
Lin et chanvre												
Fleur de farine	96	58							96	58	154	2 94
Meubles	92	99	1						93	99	192	5 12
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	257	169							257	169	426	10 74
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux	3	5							3	5	8	16
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace		15								15	15	75
Fer, chemin de fer	120	186							120	186	306	5 86
" en gueuse												
" tout autre	1,285	102							1,285	102	1,387	26 20

Minerai de fer												
Cryolithe ou min. chim. et autre min., excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux	69	13							69	13	82	1 58
Farines, de toutes sortes	44	89							44	89	133	2 54
Viandes, autres que le lard		15								15	15	29
Marbre												
Manille												
Mélasse	42								42		42	1 05
Clous	130	106							130	106	236	5 94
Avoine	31	128							31	128	159	3 00
Huile (en barils)	297	442						90	297	532	829	20 81
Tourteaux oléagineux												
Pois		33								33	33	62
Pommes de terre	129	81							129	81	210	3 97
Lard		11								11	11	22
Peinture	287	246							287	246	533	13 39
Poix et goudron	109								109		109	2 74
Guenilles	36	141							36	141	177	4 47
Seigle	73	1,091							73	1,091	1,164	21 85
Graine de lin	22	65							22	65	87	1 66
Résine												
Sel	126							35	126	35	161	3 07
Pierre, pour la taille		4								4	4	0 08
" ouvrée	2	38							2	38	40	1 00
" impropre à la taille, non ouvrée	1,332		300						1,632		1,632	16 32
Graines, toutes sortes	152	98							152	98	250	4 74
Moutons												
Cendre de soude	59	5							59	5	64	1 61
Acier	158	21							158	21	179	3 41
Sucre	853	63							853	63	916	22 96
Spiritueux, bière, etc	43	257							43	257	300	7 56
Tabac (brut)												
Suif												
Etain	218	12							218	12	230	5 77
Térébenthine												
Blé		684								684	684	12 88
Blanc de plomb	30								30		30	0 75
Blanc de céruse	58								58		58	1 46
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	3,404	3,524						2	3,403	3,526	6,930	173 38
Ecorce												
Barils, vides	2								2		2	0 05
Courbes, pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	4,656		3,966						8,622		8,622	75 15
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	147		432					601	579	601	1,180	13 23
" en radeaux												

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires			25						25	45	25	0 16
" " en radeaux		45									45	0 88
Traverses de chemin de fer, sur navires	63		768						831		831	8 31
" en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils												
" pipes												
" Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	5	7	168						113	7	120	10 30
Piquets et perches pour clôture, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux												
Traverses												
Articles en bois, et bois en partie fabriqué												
Total, fret payant péages	15,482	10,294	5,601					2,171	21,083	12,465	33,548	593 27
Houille, en franchise, par arrêté du Conseil	1,630								1,630		1,630	
Grand total, fret	17,112	10,294	5,601					2,171	22,713	12,465	35,178	

Total des péages sur navires		284 83
" passagers		182 70
Total des péages		1,060 80
" articles en franchise	$30.58	
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		1,060 80

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A.—*Suite.*

N° (A) 13.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal du Saut-Sainte-Marie, pendant la saison de navigation, de 1902.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Alcalis, potasse et perlasse											
Pommes	418		184						602		602
Produits agricoles non énumérés, légumes						6,200				6,200	6,200
" " " animaux											
Instruments aratoires	10								10		10
Orge						21,001				21,001	21,001
Briques	16				170		2,411		2,597		2,597
Os											
Soufre, brut											
Sarrasin											
Ciment et chaux hydraulique	1,322				4,417				5,739		5,739
Argile, chaux et sable	1	16,440		6,500			210		211	22,940	23,151
Houille	2,529	3,041	800		396,556		160,909		560,794	3,041	563,835
Maïs								630		630	630
Bestiaux	237	13							237	13	250
Coton (brut)											
Faïence et poterie	419								419		419
Bois de teinture et matières tinctoriales											
Poisson		1,230		380		278		21		1,909	1,909
Lin et chanvre											
Fleur de farine	56	67,307				218,184		30,516	56	316,007	316,063
Meubles	125	10							125	10	135
Gypse											
Verrerie, de toutes sortes	473	1							473	1	474
Foin, pressé	1,727	62			10				1,737	62	1,799
Cochons	3								3		3
Chevaux	44	189		15					44	204	248
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots		16						54		70	70
Glace											

N° (A) 13.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal du Saut-Sainte-Marie, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Fer, chemin de fer	12,548	11,948			1,820		3,948		18,316	11,948	30,264
" en gueuse	9,670					1,081	6,688		16,358	1,081	17,439
" tout autre	3,714	172			6,299	400	1,855		11,868	572	12,440
Minerai de fer		88,690		187,417		2,165,986		62,359		2,504,452	2,504,452
Cryolithe ou miner. chim., et autre min., except. le fer						14,371		30		14,401	14,401
Saindoux et huile de saindoux	3								3		3
Farines, de toutes sortes	1	425				14,800			1	15,225	15,226
Viandes, autres que le lard	20								20		20
Marbre											
Manille	670								670		670
Mélasse	177								177		177
Clous	2,443	140	500						2,943	140	3,083
Avoine	493	6,606						2,590	493	9,196	9,689
Huile, en barils	434		351		26	1,218			811	1,218	2,029
Tourteaux oléagineux		108						551		659	659
Pois											
Pommes de terre	7	103				50			7	153	160
Lard	1								1		1
Peinture	230								230		230
Poix et goudron	38								38		38
Guenilles											
Seigle						2,128				2,128	2,128
Graine de lin						50,960		2,012		52,972	52,972
Résine											
Sel	1		2,655		20,331				22,987		22,987
Pierre, pour la taille	60		2,470						2,530		2,530
" ouvrée	2				1,106				1,108		1,108
" impropre à la taille, non ouvrée	1,765	45			4,643				6,408	45	6,453
Graines, de toutes sortes	10	3							10	3	13
Moutons											
Cendre de soude											
Acier	241	202							241	202	443
Sucre	2,978	170			550				3,528	170	3,698
Spiritueux, bière, etc.	906	17							906	17	923

Tabac (brut)	1	1							1	1	2
Suif											
Etain	131								131		131
Térébenthine	1										1
Blé		518,904		78,003		180,934		59,534		837,375	837,375
Blanc de plomb	153								153		153
Blanc de céruse	64								64		64
Laine		100				1,311				1,411	1,411
Tous autres effets et marchandises non énumérés	60,301	2,603	18,760	507	33,831	2,167	3,402	316	116,294	5 593	121,887
Ecorce	27								27		27
Barils, vides	120								120		120
Courbes, pour navires											
Flottes	158								158		158
Bois de chauffage, sur navires	90	555		2,970		5,550			90	9,075	9,165
" en radeaux		336		2,886						3,222	3,222
Cercles											
Echalas à houblon											
Bois de service, scié, sur navires	235	2,622			29	78,606	330		594	81,228	81,822
" " en radeaux											
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		40								40	40
" " " en radeaux	544	275					25		569	275	844
Traverses de chemin de fer, sur navires	1,236	204				1,000	208	22	1,444	1,226	2,670
" " en radeaux											
Billots de sciage	856	4,508	172		336	1,056	263	657	1,627	6,221	7,848
Douves et fonds, barils											
" " pipe											
" " Indes occidentales											
Douves, saloirs											
Bardeaux		601				7,321		1,058		8,980	8,980
Piquets et perches pour clôtures, sur navires								7		7	7
" " " en radeaux											
Bois de construction, carré, sur navires	300	220			290	934	229	1,860	819	3,014	3,833
" " " en radeaux	117	20							117	20	137
Traverses											
Articles en bois et bois en partie fabriqué											
Total, fret	108,126	727,927	25,892	278,678	470,414	2,775,536	180,478	162,217	784,910	3,944,358	4,729,268

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

N° (A) 14.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 1.		$ c.		$ c.		$ c.
Navires à vapeur, canadiens	232,180	3,162 52	721,219	4,764 38	77,927	270 30
" américains	390,672	5,861 08	969,313	8,996 04	719	12 58
Voiliers canadiens	161,177	3,437 25	111,200	692 83	63,156	657 39
" américains	41,694	908 21	39,825	338 93	245,649	2,949 16
Total, classe n° 1.	825,723	13,369 06	1,841,557	14,792 18	387,451	3,889 43
Classe n° 2.	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	1,167	109 21	77,448	3,473 73	3,304	51 74
Classe n° 3.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Briques	198	19 87	9,068	467 85	1,602	133 61
Soufre	.....	.....	783	81 16	.....	.....
Ciment et chaux hydraulique	826	121 54	6,277	712 27	6,808	507 24
Argile, chaux et sable	565	46 88	45,945	2,037 05	25,396	1,934 81
Poisson	46	695	128	9 81	.....	.....
Gypse	.....	.....	831	10 93	.....	.....
Fer (chemin de fer)	64	12 10	12,545	1,838 55	10	0 67
" (en gueuse)	.....	.....	2,681	298 29	.....	.....
" (tout autre)	7,488	1,396 68	32,935	2,520 93	37	1 27
Acier	120	6 33	1,323	173 76	.....	.....
Sel	.....	.....	4,202	443 08	552	40 82
Pierre pour la taille	.....	.....	410	17 98	.....	.....
Pommes	248	9 41	5,464	790 16	749	57 03
Orge	7,418	741 80	8.255	787 63	.....	.....
Sarrasin	.....	.....	920	85 52	.....	.....
Maïs	67.647	6,764 70	13,337	367 52	1	0 10
Coton (brut)	.....	.....	3	45	.....	.....
Lin et chanvre	630	94 50	5	75	.....	.....
Fleur de farine	22,282	3,966 15	15,844	1,125 73	793	30 26
Foin (pressé)	.....	.....	2,057	96 25	31,906	2,308 74
Farines (de toutes sortes)	12,714	2,536 14	612	53 44	.....	.....
Tourteaux oléagineux	110	22 00	5,906	295 33	.....	.....
Avoine	11,232	1,125 28	21,398	1,180 01	998	33 43
Pois	.....	.....	1,781	173 47	.....	.....
Pommes de terre	1	0 18	59	4 37	.....	.....
Seigle	4,079	407 90	15,659	699 53	.....	.....
Graine de lin	.....	.....	11,606	290 18	.....	.....
Graines, toutes sortes	10	2 00	7,950	400 46	6	0 20
Tabac (brut)	.....	.....	23	2 22	.....	.....
Blé	225,171	22,387 51	243,286	6,937 19	.....	.....
Tous autres produits agricoles, légumes	4	0 53	2,360	350 39	1	10
Os	.....	.....	38	2 30	.....	.....
Bestiaux	.....	.....	396	27 60	222	7 64
Cochons	.....	.....	12	0 77	.....	.....
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	37	5 55	162	12 86	.....	.....
Chevaux	.....	.....	719	50 16	65	2 39
Saindoux et huile de saindoux	2,434	485 75	277	35 76	17	1 70
Viandes (autres que le lard)	1	0 15	71	9 46	.....	.....
Lard	637	127 15	945	64 99	10	0 35
Moutons	.....	.....	91	6 75	122	4 22
Suif	448	67 20	24	3 39	.....	.....
Laine	752	150 40	23	3 45	.....	.....
Tous autres produits agricoles, animaux	.....	.....	4,230	424 61	3	0 30
Total, classe n° 3	365,162	40,504 65	480,641	22,894 36	69,298	5,064 88

A—*Suite.*

et montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1902.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre		Canaux de la vallée de la Trent.		Canaux du Saut-Ste-Marie.
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	
206,432	216 48	133,165	702 28	127,939	887 67	47,650	953 03	123,953	576 79	1,143,749
16,533	59 36	106,117	1,511 31	1,182	19 60	399	7 98	30,279	119 15	2,813,452
801	5 49	354	1 45	35,400	427 29	66,325	1,328 31	.....	.....	223,181
231	3 50	9,821	221 54	6,048	144 06	472	9 44	.....	.....	423,920
223,997	284 83	249,457	2,436 58	170,569	1,478 62	114,846	2,298 76	154,232	695 94	4,604,302
Nombre 15,403	182 70	Nombre 13,818	181 87	Nombre 9,294	226 00	Nombre	.....	Nombre 30,994	204 03	Nombre. 36,658
Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.
188	3 59	.....	.....	493	12 42	3.822	38 22	16	0 16	2,597
2	0 04	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
347	6 57	67	6 44	660	16 58	1,490	14 90	400	1 28	5,739
51	0 98	1,655	68 01	5,790	135 59	101	1 01	.....	.....	23,151
4	0 08	3	0 30	30	0 76	2,219	22 19	.....	.....	1,909
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
306	5 86	.....	.....	5	0 14	600	6 00	.....	.....	30,264
.....	.....	.....	.....	27	0 65	.....	.....	.....	.....	17,439
1,387	26 20	26	2 03	451	12 59	211	2 11	.....	.....	12,440
179	3 41	.....	.....	39	1 00	.....	.....	.....	.....	443
161	3 07	8	0 48	1,121	29 25	420	4 20	.....	.....	22,987
4	0 08	1	0 10	30	0 70	253	2 53	.....	.....	2,530
366	6 97	117	7 04	25	0 68	124	1 24	.....	.....	602
1,328	24 97	.....	.....	122	2 86	13	0 13	.....	.....	21,001
92	1 73	20	1 97	7	0 17	.....	.....	.....	.....	.....
8	0 15	.....	.....	22	0 55	.....	.....	.....	.....	630
20	0 38	.....	.....	1	0 03	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
154	2 94	8	0 80	487	12 14	1,473	14 73	.....	.....	316,063
.....	.....	3,465	283 38	1,209	42 73	1,101	11 01	.....	.....	1,799
133	2 54	.....	.....	61	1 61	575	5 75	.....	.....	15,226
.....	.....	.....	.....	2	0 06	.....	.....	.....	.....	659
159	3 00	565	47 29	541	18 23	2,135	21 35	.....	.....	9,689
33	0 62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	0 06	.....
210	3 97	148	9 31	12	0 33	4,212	42 12	.....	.....	160
1,164	21 85	.....	.....	28	0 66	.....	.....	.....	.....	2,128
87	1 66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52,972
250	4 74	2	0 20	72	1 70	.....	.....	.....	.....	13
.....	.....	3	0 18	9	0 22	2	0 02	.....	.....	2
684	12 88	.....	.....	1,041	24 33	.....	.....	1,661	16 60	837,375
489	9 33	4	0 24	13	0 39	107	1 07	.....	.....	6,200
.....	.....	3	0 22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	651	52 01	5	0 17	12	0 12	2	0 02	250
.....	.....	118	9 41	.....	.....	.....	.....	181	1 87	3
.....	.....	16	1 78	1	0 03	.....	.....	.....	.....	70
8	0 16	206	11 20	9	0 27	3	0 03	.....	.....	248
82	1 58	.....	.....	53	1 45	2	0 02	.....	.....	3
15	0 29	.....	.....	4	0 14	30	0 30	.....	.....	20
11	0 22	8	0 56	111	3 06	17	0 17	.....	.....	1
.....	.....	515	45 20	12	0 30	3	0 03	.....	.....	.....
.....	.....	6	0 59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	2	0 06	.....	.....	.....	.....	1,411
10	0 19	2,919	247 93	802	26 16	1	01	.....	.....	.....
7,932	150 05	10,534	796 67	13,297	348 01	18,926	189 26	2,266	19 99	1,386,024

N° (A) 14.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux. du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 4.		$ c.		$ c.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse	...	...	18	3 60	...	...
Instruments aratoires	441	83 43	128	15 81	91	3 80
Faïence et poterie	94	14 10	202	39 11	55	5 48
Bois de teinture et matières tinctoriales	...	...	49	7 51	52	5 20
Meubles	21	4 00	1,389	253 37	...	...
Verrerie (de toutes sortes)	40	3 64	2,491	493 92	4	0 28
Marbre	1,251	187 65	2	0 38	...	...
Manille	40	6 00	1	0 19	...	...
Mélasse	76	15 00	584	73 05	82	2 76
Clous	716	105 97	3,738	540 30	53	1 86
Huile (en barils)	13,909	2,769 98	1,947	320 47	82	3 83
Peinture	34	5 97	1,113	196 17	...	...
Poix et goudron	40	7 65	626	91 56	1,331	133 10
Guenilles	36	0 68	512	77 05	...	...
Résine	...	...	1,932	98 26	2,694	302 46
Cendre de soude	72	8 31	998	199 39	...	...
Sucre	1,485	217 21	6,753	1,075 74	1,176	111 92
Pierre (ouvrée)	...	...	259	22 84	...	...
Etain	44	6 60	2,438	481 59	...	...
Térébenthine	3	0 45	148	770	137	13 70
Blanc de plomb	2	0 17	238	46 35	...	...
Blanc-de céruse	...	...	534	106 63	...	...
Whisky et tous autres spéritueux	160	22 86	1,239	198 73	...	...
Marchandises (non énumérées)	31,643	4,762 03	19,653	2,941 60	6,050	448 36
Total, classe n° 4.	50,107	8,221 70	46,992	7,291 32	11,807	1,032 75
Classe n° 5.						
Ecorce	...	...	...	...	...	...
Barils (vides)	52	7 75	676	60 20	19	2 40
Courbes de navires	...	...	...	...	...	...
Flottes	...	...	80	1 40	...	...
Bois de chauffage, sur navires	8,286	450 42	40,740	2,274 66	195,759	6,513 48
" en radeaux	...	...	...	...	...	...
Bois de service, scié, sur navires	102,775	18,398 30	26,238	675 66	26,750	1,486 85
" en radeaux	...	...	183	8 19	...	...
Cercles	...	...	...	...	...	...
Traverses de chemin de fer, sur navires	751	95 10	655	50 59	2,334	186 31
" en radeaux	...	...	...	...	...	...
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	...	...	32	0 47	...	...
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	...	...	24,854	621 35	114	7 80
Bois de construction, carré, sur navires	20,838	3,124 21	393	13 57	127	6 33
" en radeaux	11	0 30	7,430	185 75	...	...
Articles en bois et bois en partie fabriqué	242	96 80	55	17 90	4	1 00
Bardeaux	...	...	165	23 25	...	...
Piquets et perches pour clôture, sur nav.	...	...	...	...	...	...
" " en rad.	...	...	20	0 50	...	...
Billots de sciage	4,695	191 65	387	8 73	...	...
Douves et fonds, barils	85	2 72	...	...	...	...
" " pipes	...	...	...	...	...	...
" " Indes occidentales	...	...	...	...	...	...
" " saloirs	...	...	...	...	...	...
Traverses	...	...	...	...	...	...
Echalas à houblon	...	...	...	...	...	...
Total, classe n° 5	137,735	22,367 25	101,908	3,942 22	225,107	8,204 17

A—*Suite.*

mentionnés, et montant des péages perçus pendant la saison de navigation en 1902.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.		Canal du Saut-Ste-Marie.
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	
2	0 06	...	...	3	0 36	...	...	...	...	...
...	...	2	0 34	198	18 21	3	0 03	...	...	10
139	3 49	...	...	15	1 35	23	0 23	...	...	419
41	1 05	...	...	...	...	...	...	...	...	...
192	5 12	23	3 56	61	5 67	37	0 37	...	...	135
426	10 74	8	1 52	58	5 29	21	0 21	...	...	474
...	...	...	...	...	...	9	0 09	...	...	...
...	...	...	...	...	...	26	0 26	...	...	670
42	1 05	...	...	125	10 92	340	3 40	...	...	177
236	5 94	2	0 38	107	11 13	64	0 64	...	...	3,083
829	20 81	1	0 19	163	14 64	280	2 80	...	...	2,029
533	13 39	2	0 38	24	2 52	17	0 17	...	...	230
109	2 74	91	17 29	17	1 52	21	0 21	...	...	38
177	4 47	77	14 00	45	4 01	...	...	...	...	...
...	...	5	0 70	7	0 71	1	0 01	...	...	...
64	1 61	...	...	12	1 05	4	0 04	...	...	...
916	22 96	1	0 19	201	19 18	123	1 23	...	...	3,698
40	1 00	...	...	...	...	...	...	...	...	1,108
230	5 77	...	...	1	0 09	25	0 25	...	...	131
...	...	...	...	1	0 09	...	...	...	...	1
30	0 75	1	0 19	25	2 25	1	0 01	...	...	153
58	1 46	...	...	8	0 71	...	...	...	...	64
300	7 56	4	0 58	206	18 38	44	0 44	...	...	923
6,930	173 38	669	97 26	1,256	119 15	695	6 95	131	3 93	121,887
11,294	283 35	826	136 58	2,533	237 23	1,734	17 34	131	3 93	135,230
...	...	...	...	28	0 66	11	0 11	412	6 65	27
2	0 05	77	4 07	96	5 24	25	0 25	...	...	120
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	53,477	458 59	280	4 90	...	...	7,257	57 93	158
8,622	75 15	16,663	556 67	11,964	231 56	141	1 41	15,832	158 89	9,165
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3,222
1,180	13 23	286,388	20,109 75	14,184	1,032 17	13,671	136 71	4,519	72 51	81,822
...	...	48	0 96	10	0 38	...	...	905	17 50	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
831	8 31	54	4 60	213	24 50	145	1 45	...	...	2,670
...	...	32	2 12	...	...	...	...	...	...	...
25	0 16	...	...	83	2 22	27	0 27	...	...	40
45	0 88	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	72	3 33	...	...	1,018	10 18	...	...	3,833
...	...	11,270	118 34	226	4 11	...	...	525	10 25	137
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
120	10 30	76	9 60	177	51 92	296	2 96	3	0 14	8,980
...	...	...	...	...	...	367	3 67	...	...	7
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	1,435	32 64	19	0 40	...	...	9,760	81 22	7,848
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	100	0 64	...	...	...	...	...
...	...	...	...	18	2 50	...	...	...	...	...
10,825	108 08	369,592	21,300 67	27,392	1,361 20	15,701	157 01	39,293	405 09	118,873

N° (A) 14.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe spéciale.		$ c.		$ c.		$ c.
Houille	64,014	12,845 63	92,393	12,636 33	23,768	2,317 85
Cryolite ou minerai chimique	.....	.....	452	22 60	4,830	241 50
Minerai de fer	22,480	1,124 00	.....	.....	29,347	1,468 20
Pierre, impropre à la taille, non ouvrée	600	60 00	803	28 37	15,285	442 79
Glace	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe spéciale	87,094	14,029 63	93,648	12,687 30	73,230	4,470 34
Total, fret et péages	640,098	98,601 50	723,189	65,081 11	379,442	22,713 31
Bois de const. et autres bois en franchise.	3,600	720 00	1,285	116 44	.....	.....
Blé, maïs, farine, fer, sel, houille, etc., en franchise	21,689	3,253 45	368,659	35,632 91	.....	.....
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	665,387	102,574 95	1,093,133	100,830 46	379,442	22,713 31

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 12 août 1903.

A—*Suite.*

mentionnés et montant des péages perçus durant la saison de navigation de 1902.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.		Canal du Saut-Ste-Marie.
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	
1,850	34 72	.....	.....	4,534	179 81	31,659	316 59	.....	.....	563,835
.....	.....	.....	.....	.....	.....	121	1 21	.....	.....	14,401
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,504,452
1,632	16 32	.....	.....	23	0 28	5,397	53 97	.....	.....	6,453
15	0 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,497	51 79	.....	.....	4,557	180 09	37,177	371 77	.....	.....	3,089,141
33,548	1,060 80	380,952	24,852 37	47,779	3,831 15	73,538	3,034 14	41,690	429 01	.....
.....	.....	63,730	616 17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,630	30 58	.....	.....	3,100	82 68	.....	.....	.....	.....	.....
35,178	1,091 38	444,682	25,468 54	50,879	3,913 83	73,538	3,034 14	41,690	1,328 98	4,729,268

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE

N° (A) 15.—Sommaire du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés totale de chaque article transporté,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ c.		$ c.		$ c.
Navires de toutes sortes	825,723	13,369 06	1,841,557	14,792 18	387,451	3,889 43
	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	1,167	109 21	77,448	3,473 73	3,304	51 74
Produits de la forêt.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorce						
Courbes, pour bâtiments						
Flottes			80	1 40		
" En franchise.						
Bois de chauffage	8,286	450 42	40,740	2,274 66	195,759	6,513 48
" En franchise.	3,600					
Cercles et échalas à houblon						
Bois de service, scié	102,775	18,398 30	26,421	683 85	26,750	1,486 85
" En franchise.			1,085			
Mâts, espars, etc.			24,886	621 82	114	7 80
Traverses de chemin de fer	751	95 10	655	50 59	2,334	186 31
" " En franchise.			19			
Billots de sciage	4,695	191 65	387	8 73		
" En franchise.						
Douves, de toutes sortes	85	2 72				
Bardeaux			165	23 25		
Piquets et perches			20	0 50		
Bois de construction, carré	20,849	3,124 51	7,823	199 32	127	6 33
" " En franchise.			149			
Traverses						
Total	141,041	22,262 70	102,430	3,864 12	225,084	8,200 77
Animaux.						
Bestiaux			396	27 60	222	7 64
Cochons			12	0 77		
Chevaux			719	50 16	65	2 39
Moutons			91	6 75	122	4 22
Total			1,218	85 28	409	14 25
Produits des animaux.						
Os			38	2 30		
Cornes et sab., peaux vert. et sal. (bruts)	37	5 55	162	12 86		
" " " En fr.	16					
Saindoux et huile de saindoux	2,434	185 75	277	35 76	17	1 70
" " En franch.	11					
Viandes, autres que le lard	1	0 15	71	9 46		
Lard	637	127 15	945	64 99	10	0 35
Suif	448	67 20	24	3 39		
Laine	752	150 40	23	3 45		
Produits agricoles non énumérés (animaux)			4,230	424 61	3	0 30
Total	4,336	836 20	5,770	556·82	30	2 35

A—*Suite.*

pour la saison de navigation terminée le 31 décembre 1902, indiquant la quantité et le montant des péages perçus.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.		Canal du Saut-Ste-Marie.
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	
223,997	284 83	249,457	2,436 58	170,569	1,478 62	114,846	2,298 76	154,232	695 94	4,604,302
Nombre 15,403	182 70	Nombre 13,818	181 87	Nombre 9,294	226 00	Nombre	.....	Nombre 30,994	204 03	Nombre. 36,658
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		
.....	.....	.....	.....	28	0 66	11	0 11	412	6 65	27
... ...	.. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	... .
.....	.....	53,477	458 59	280	4 90	.....	.....	7,257	57 93	158
.....	.....	29,900	.. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8,622	75 15	16,663	556 67	11,964	231 56	141	1 41	15,832	158 89	12,387
.....	.....	.....	....	.....	.....	.....	....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	... ...	18	2 50	.. ....	.....	.....	.....	.....
1,180	13 23	286,436	20,110 71	14,194	1,032 55	13,671	136 71	5,504	90 01	81,822
.....	... ...	27	.....	.....	.....	.....	... .	..... .	.... ..	.....
70	1 04	.....	. ...	83	2 22	27	0 27	.....	. .....	884
831	8 31	86	6 72	213	24 50	145	1 45	.... ..	.. ....	2,670
... ..	.....	25	.. ..	.....	....	.....	. ....	.....	.....	.....
.. . ...	.....	1,435	32 64	19	0 40	.....	.....	9,760	81 22	7,848
.....	.....	758	..... .	.....	..... .	.....	.....	.....	.....	....
.....	.....	.....	... .	.....	.....	.....	.....	.. ....	.....	....
120	10 30	76	9 60	177	51 92	296	2 96	3	0 14	8,980
.....	.... ..	.....	.....	.....	.....	367	3 67	.....	.....	7
..... .	.....	11,342	121 67	220	4 11	1,018	10 18	525	10 25	3,970
.....	.....	33,020	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....
.....	.....	.....	....	100	0 64	.....	.....	.....	.....	.. ..
10,823	108 03	433,245	21,296 60	27,296	1,355 96	15,676	156 76	39,293	405 09	118,753
... .	....	651	52 01	5	0 17	12	0 12	2	0 02	250
.....	.....	118	9 41	.....	.....	.....	.....	181	1 87	3
8	0 16	206	11 20	9	0 27	3	0 03	.....	.....	248
.. ..	.....	515	45 20	12	0 30	3	0 03	.....	.....	... .
8	0 16	1,490	117 82	26	0 74	18	0 18	183	1 89	501
.....	.....	3	0 22	.....	.....	... ...	.....	.....	.....	....
.....	.....	16	1 78	1	0 03	.....	.....	.....	... ...	70
.....	.....	.....	.....	.. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
82	1 58	.....	.....	53	1 45	2	0 02	.....	.....	3
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15	0 29	.. ...	.....	4	0 14	30	0 30	....	.....	20
11	0 22	8	0 56	111	3 06	17	0 17	.....	.....	1
.....	.....	6	0 59	... ...	....	.....	.....	.....	.....	. ...
.....	.....	... .	.....	2	0 06	.....	.....	... ..	.....	1,411
10	0 19	2,919	247 93	802	26 16	1	0 01	....	.....	.....
118	2 28	2,952	251 08	973	30 90	50	0 50	... .	.....	1,505

N° (A) 15.—Sommaire du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Produits agricoles.		$ c.		$ c.		$ c.
Produits agricoles non énumérés, légumes	4	0 53	2,360	350 39	1	0 10
" " En fr.	1					
Pommes	248	9 41	5,464	790 16	749	57 03
Orge	7,418	741 80	8,255	787 63		
Sarrasin			920	85 52		
Coton, brut			3	0 45		
Blé-d'inde	67,647	6,764 70	13,337	367 52	1	0 10
" En fr.			11,029			
Lin et chanvre	630	94 50	5	0 75		
Farine	22,282	3,966 15	15,844	1,125 73	793	30 26
" En fr.			6,755			
Foin, pressé			2,057	96 25	31,706	2,308 74
Farines, toutes sortes	12,714	2,536 14	612	53 44		
Manille	40	6 00	1	0 19		
Avoine	11,232	1,125 28	21,398	1,180 01	998	33 43
" En fr.			1,442			
Pois			1,781	173 47		
Pommes de terre	1	18	59	4 37		
Seigle	4,079	407 90	15,659	699 53		
" En fr.			4,079			
Graines, lin, trèfle et herbe	10	2 00	19,556	690 64	6	0 20
" " En fr.	58					
Tabac, brut			23	2 22		
"	1					
Blé	225,171	22,387 51	243,286	6,937 19		
" En fr.			200,975			
Total	351,536	38,042 10	574,900	13,345 46	34,454	2,429 86
Objets manufacturés.						
Alcalis, potasse et perlasse			18	3 60		
Instruments aratoires	441	83 43	128	15 81	91	3 80
" " En fr.			13			
Barils, vides	52	7 75	616	60 20	19	2 40
" En fr.			15			
Briques	198	19 87	9,068	467 85	1,602	133 61
" En fr.	22					
Ciment et chaux hydraulique En fr.	826	121 54	6,277	712 27	6,808	507 24
" " En fr.	178					
Faïence et poterie	94	14 10	202	39 11	55	5 48
" " En fr.	2					
Meubles	21	4 00	1,389	253 37		
Verres, de toutes sortes	40	3 64	2,491	493 92	4	0 28
" " En fr.	1,384					
Fer, chemin de fer	64	12 10	12,545	1,838 55	10	0 67
" " En fr.	11,735		50			
" en gueuse			2,681	298 29		
" " En fr.	558					
" tout autre	7,488	1,396 68	32,935	2,520 93	37	1 27
" " En fr.	2,904		5,785			
Mélasse	76	15 00	584	73 05	82	2 76
" En fr.			54			
Clous	716	105 97	3,738	540 30	53	1 86
" En fr.	1,292					
Huile	13,909	2,769 98	1,947	320 47	82	3 83
" En fr.	14		12,091			
Tourteaux oléagineux	110	22 00	5,906	295 33		
Peinture	34	5 97	1,113	196 17		
" En fr.	97					
Poix et goudron	40	7 65	626	91 56	1,331	133 10
" En fr.	27					

mentionnés et le montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.		Canal du Saut-Ste-Marie
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Téages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	En fr.
489	9 33	4	0 24	13	0 39	107	1 07	.....	.....	6,200
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
366	6 97	117	7 04	25	0 68	124	1 24	.....	.....	602
1,328	24 97	.....	.....	122	2 86	13	0 13	.....	.....	21,061
92	1 73	20	1 97	7	0 17	.....	.....	.....	.....	.....
20	0 38	.....	.....	1	0 03	.....	.....	.....	.....	.....
8	0 15	.....	.....	22	0 55	.....	.....	.....	.....	630
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
154	2 94	8	0 80	487	12 14	1,473	14 73	.....	.....	316,063
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	3,465	283 38	1,209	42 73	1,101	11 01	.....	.....	1,799
133	2 54	.....	.....	61	1 61	575	5 75	.....	.....	15,226
.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	0 26	.....	.....	670
159	3 00	565	47 29	541	18 23	2,135	21 35	.....	.....	9,689
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
33	0 62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	0 06	.....
210	3 97	148	9 31	12	0 33	4,212	42 12	.....	.....	160
1,164	21 85	.....	.....	28	0 66	.....	.....	.....	.....	2,128
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
337	6 40	2	0 20	72	1 70	.....	.....	.....	.....	13
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	3	0 18	9	0 22	2	0 02	.....	.....	2
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
684	12 88	.....	.....	1,041	24 33	.....	.....	1,661	16 60	837,375
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5,177	97 73	4,332	350 41	3,650	106 65	9,768	97 68	1,667	16 66	1,211,558
2	0 06	.....	.....	3	0 36	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	2	0 34	198	18 21	3	0 03	.....	.....	10
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	0 05	77	4 07	96	5 24	25	0 25	.....	.....	120
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
188	3 59	.....	.....	493	12 42	3,822	38 22	16	0 16	2,597
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
347	6 57	67	6 44	660	16 58	1,490	14 90	400	1 28	5,739
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
139	3 49	.....	.....	15	1 35	23	0 23	.....	.....	419
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
192	5 12	23	3 56	61	5 67	37	0 37	.....	.....	135
426	10 74	8	1 52	58	5 29	21	0 21	.....	.....	474
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
306	5 86	.....	.....	5	0 14	600	6 00	.....	.....	30,264
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	27	0 65	.....	.....	.....	.....	17,459
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,387	26 20	26	2 03	451	12 59	211	2 11	.....	.....	12,440
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
42	1 05	.....	.....	125	10 92	340	3 40	.....	.....	177
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
236	5 94	2	0 38	107	11 13	64	0 64	.....	.....	3,083
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
829	20 81	1	0 19	163	14 64	280	2 80	.....	.....	2,029
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	2	0 06	.....	.....	.....	.....	659
533	13 39	2	0 38	24	2 52	17	0 17	.....	.....	230
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
109	2 74	91	17 29	17	1 52	21	0 21	.....	.....	38
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

N° (A) 15.—Sommaire du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ c.		$ c.		$ c.
Résine	.....	.....	1,932	98 26	2,694	302 46
Cendre de soude	72	8 31	998	199 39	.....	.....
" En fr.	201	.....	.....	.....	.....	.....
Spiritueux, whiskey, etc	160	22 86	1,239	198 73	.....	.....
" " En fr.	182	.....	.....	.....	.....	.....
Acier	120	6 33	1,323	173 76	.....	.....
" En fr.	11	.....	.....	.....	.....	.....
Sucre	1,485	217 21	6,753	1,075 74	1,176	111 92
" En fr.	1,314	.....	.....	.....	.....	.....
Etain	44	6 60	2,438	481 59	.....	.....
" En fr.	506	.....	.....	.....	.....	.....
Blanc de plomb	2	0 17	238	46 35	.....	.....
" En fr.	37	.....	.....	.....	.....	.....
Térébenthine	3	0 45	148	7 70	137	13 70
" En fr.	2	.....	.....	.....	.....	.....
Blanc de céruse	.....	.....	534	106 63	.....	.....
" En fr.	61	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois	242	96 80	55	17 90	4	1 00
" En fr.	.....	.....	17	.....	.....	.....
Total	46,764	4,948 41	116,007	10,626 83	14,185	1,225 38
Marchandises.						
Soufre (brut)	.....	.....	783	81 16	.....	.....
" En fr.	20	.....	.....	.....	.....	.....
Argile, chaux et sable	565	46 88	45,945	2,037 05	25,396	1,934 81
" " En fr.	1	.....	.....	.....	.....	.....
Houille	64,014	12,845 63	92,393	12,636 33	23,768	2,317 85
" En fr.	.....	.....	120,257	.....	.....	.....
Bois de teinture et matières tinctoriales	.....	.....	49	7 51	52	5 20
Poisson	46	6 95	128	9 81	.....	.....
" En fr.	.....	.....	831	10 93	.....	.....
Gypse	22,480	1,124 00	452	22 60	34,177	1,709 70
Minéraux de toutes sortes	1,251	187 65	2	0 38	.....	.....
Marbre	36	0 68	512	77 05	.....	.....
Guenilles	1	.....	.....	.....	.....	.....
" En fr.	.....	.....	4,202	443 08	552	40 82
Sel	4	.....	.....	.....	.....	.....
" En fr.	600	60 00	1,472	69 19	15,285	442 79
Pierre (de toutes sortes)	.....	.....	5,710	.....	.....	.....
Tous autres effets et marchandises (non énumérés)	31,643	4,762 03	17,653	2,941 60	6,050	448 36
" " En fr	1,049	.....	419	.....	.....	.....
Total	121,710	19,033 82	292,808	18,336 69	105,280	6,899 53
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	665,387	98,601 50	1,093,133	65,081 11	379,442	22,713 31

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 12 août 1903.

mentionnés et le montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre		Canaux de la Vallée de la Trent.		Canal du Saut-Ste-Marie.
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	En franchise.
.....	.....	5	0 70	7	0 71	1	0 01	.....	.....	.....
64	1 61	.....	.....	12	1 05	4	0 04	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
300	7 56	4	0 58	206	18 38	44	0 44	.....	.....	923
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
179	3 41	.....	.....	39	1 00	.....	.....	.....	.....	443
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
916	22 96	1	0 19	201	19 18	123	1 23	.....	.....	3,698
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
230	5 77	.....	.....	1	0 09	25	0 25	.....	.....	131
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
30	0 75	1	0 19	25	2 25	1	0 01	.....	.....	153
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	1	0 09	.....	.....	.....	.....	1
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
58	1 46	.....	.....	8	0 71	.....	.....	.....	.....	64
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6,515	149 13	310	37 86	3,005	162 75	7,152	71 52	416	1 44	81,266
2	0 04	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
51	0 98	1,655	68 01	5,790	135 59	101	1 01	.....	.....	23,151
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,850	34 72	.....	.....	4,534	179 81	31,659	316 59	.....	.....	563,835
1,630	.....	.....	.....	3,100	.....	.....	.....	.....	.....	.....
41	1 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	0 08	3	0 30	30	0 76	2,219	22 19	.....	.....	1,909
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	121	1 21	.....	.....	2,518,853
.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	0 09	.....	.....	.....
177	4 47	77	14 00	45	4 01	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
161	3 07	8	0 48	1,121	29 25	420	4 20	.....	.....	22,987
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,676	17 40	1	0 10	53	0 98	5,650	56 50	.....	.....	10,091
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6,945	174 13	609	97 26	1,256	119 15	695	6 95	131	3 93	174,859
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12,537	235 94	2,353	180 15	15,929	469 55	40,874	408 74	131	3 93	3,315,685
35,178	1,060 80	444,682	24,852 37	50,879	3,831 15	73,538	3,034 14	41,690	429 01	4,729,268

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 16.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1902.

Canaux et bureaux.	Janvier.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Total.
CANAL WELLAND.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Chippawa	.....	.....	.....	25	5 64	3 15	12 98	4 11	20 38	8 90	4 20	59 61
Colborne	.....	.....	1,336 10	13,255 63	10,163 13	13,099 18	11,516 99	9,736 85	14,092 11	7,933 70	1,861 89	82,995 58
Dalhousie	.....	.....	2,795 18	2,188 54	1,898 37	1,961 63	1,695 91	1,517 03	1,600 94	1,259 70	22 19	14,939 49
Dunnville	.....	.....	1 25	78 41	50 43	30 76	67 58	14 86	71 83	71 18	.....	386 30
Sainte-Catherine	.....	.....	8 55	26 76	52 65	37 10	28 08	26 80	26 73	13 85	.....	220 52
Total, canal Welland	.....	.....	4,141 08	15,549 59	12,170 22	15,131 82	13,321 54	11,299 65	15,811 99	9,287 33	1,888 28	98,601 50
CANAUX DU SAINT-LAURENT.												
Beauharnois	.....	.....	.....	5 68	23 59	16 95	21 56	21 59	19 28	7 66	.....	116 31
Cardinal	.....	.....	.....	165 65	161 87	127 57	145 18	128 90	134 80	61 33	86 72	1,012 02
Cornwall	.....	.....	.....	3,334 22	737 75	806 43	1,069 96	876 90	951 47	3,537 99	595 13	11,909 85
Kingston	.....	.....	584 89	1,911 37	577 35	776 32	1,087 50	2,025 72	1,426 44	2,499 27	.....	10,888 86
Lachine	.....	.....	.....	424 06	598 37	832 05	652 92	581 63	423 04	385 94	7 85	3,905 86
Montréal	.....	.....	.....	3,906 03	3,467 42	4,898 33	4,869 90	4,903 37	3,705 52	2,780 83	100 84	28,632 24
Soulanges	.....	.....	.....	1,427 83	1,395 40	721 52	1,498 86	1,488 14	1,331 98	751 49	75	8,615 97
Total, canaux du Saint Laurent	.....	.....	584 89	11,174 84	6,961 75	8,179 17	9,345 88	10,026 25	7,992 53	10,024 51	791 29	65,081 11
CANAL CHAMBLY.												
Chambly	.....	.....	.....	968 37	1,706 68	1,923 97	2,044 46	2,348 57	2,347 14	1,414 79	.....	12,753 98
Saint-Jean	.....	.....	.....	2,504 79	944 66	894 46	1,244 07	1,549 23	1,480 54	821 92	.....	9,439 67
Saint-Ours	.....	.....	33 29	43 10	54 22	86 88	72 54	72 17	88 33	69 13	.....	519 66
Total, canal Chambly	.....	.....	33 29	3,516 26	2,705 56	2,905 31	3,361 07	3,969 97	3,916 01	2,305 84	.....	22,713 31
CANAUX D'OTTAWA.												
Ottawa	.....	.....	90 00	4,156 83	2,811 24	3,168 26	2,793 30	2,307 90	1,595 07	1,360 30	.....	18,282 84
Carillon	.....	.....	.....	2 89	3 34	10 90	24 11	9 63	6 35	4 10	.....	61 32
Grenville	.....	.....	39 36	657 78	519 75	613 91	741 47	1,504 00	914 65	320 06	.....	5,310 98
Sainte-Anne	.....	.....	3 04	124 26	204 54	275 86	240 93	136 09	146 95	65 56	.....	1,197 23
Total, canaux d'Ottawa	.....	.....	132 40	4,941 76	3,538 87	4,068 87	3,799 81	3,957 62	2,663 02	1,750 02	.....	24,852 37

CANAL RIDEAU.												
Kingston-Mills	.....	.....	.....	106 72	88 06	113 87	111 02	96 58	96 63	40 76	.....	653 64
Ottawa	.....	.....	7 64	419 54	407 19	437 59	247 20	171 97	334 12	347 04	.....	2,372 29
Smith's-Falls	.....	.....	.....	87 07	108 41	180 11	195 34	113 76	72 34	48 19	.....	805 22
Total, canal Rideau	.....	.....	7 64	613 33	603 66	731 57	553 56	382 31	503 09	435 99	.....	3,831 15
CANAL SAINT-PIERRE.												
Saint-Pierre	40 56	2 55	222 56	336 41	354 54	451 35	444 98	393 95	338 71	266 37	182 16	3,034 14
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.												
Bobcaygeon	.....	.....	12 95	21 06	60 58	63 09	85 08	78 08	69 29	52 84	.....	442 97
Buckhorn	.....	.....	1 75	3 44	10 20	31 51	33 19	26 75	23 36	3 30	.....	133 50
Burleigh	.....	.....	1 75	8 59	18 06	19 72	17 70	24 65	20 75	9 60	.....	120 82
Fenelon-Falls	.....	.....	.....	2 00	18 80	36 43	31 25	6 25	5 75	.....	.....	100 48
Hastings	.....	.....	.....	0 75	7 90	8 32	7 00	11 25	1 75	0 50	.....	37 47
Peterborough	.....	.....	9 63	30 59	74 02	121 61	111 13	60 28	46 49	39 99	.....	493 74
Total, canaux de la Vallée de la Trent	.....	.....	26 08	66 43	189 56	280 68	285 35	207 26	167 39	106 23	.....	1,328 98
CANAL MURRAY.												
Brighton	.....	.....	46 01	89 10	110 68	172 59	202 58	168 46	162 64	101 51	7 23	1,060 80
Grand total	40 56	2 55	5,193 95	36,287 72	26,634 84	31,921 36	31,314 77	30,405 47	31,555 38	24,277 80	2,868 96	220,503 36

RICHARD DEVLIN,
Compileur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

ANNEXE A.—*Suite.*

N° (A) 17.—TABLEAU SOMMAIRE indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passés par tous les canaux pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1902, et le montant des péages perçus.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL WELLAND.													$ c.
Navires canadiens, à vapeur	654	73,209	68,512	38,064	7,561	483	.....	7,161	37,190	118,917	113,263	232,180	3,162 52
" à voiles	357	48,011	49.656	30,863	1,284	.....	.....	682	30,681	79,556	81,621	161,177	3,437 25
Total, canadiens	1,011	121,220	118,168	68,927	8,845	483	.....	7,843	67,871	198,473	194,884	393,357	6,599 77
Navires américains, à vapeur	458	171	97	24,035	789	162,877	162,065	1,334	39,304	188,417	202,255	390,672	5,861 08
" à voiles	99	1	3	3,480	.....	14,633	16,492	680	6,405	18,794	22,900	41,694	908 21
Total, américains	557	172	100	27,515	789	177,510	178,557	2,014	45,709	207,211	225,155	432,366	6,769 29
Grand total, canal Welland	1,568	121,392	118,268	96,442	9,634	177,993	178,557	9,857	113,580	405,684	420,039	825,723	13,369 06
CANAUX DU SAINT-LAURENT.													
Navires canadiens, à vapeur	3.378	372,234	308,379	18,491	.....	.....	.....	.....	22,115	390,725	330,494	721,219	4,764 38
" à voiles	4.038	517,626	400,008	10,660	.....	382	.....	.....	40,637	528,668	440,645	969,313	8,996 04
Total, canadiens	7,416	889,860	708,387	29,151	.....	382	.....	.....	62,752	919,393	771,139	1,690,532	13,760 42
Navires américains, à vapeur	704	1,224	3,384	28,529	.....	17,181	21,087	136	39,659	47,070	64,130	111,200	692 83
" à voiles	280	480	5,856	11,187	73	1,080	773	10,441	9,935	23,188	16,637	39,825	338 93
Total, américains	984	1,704	9,240	39,716	73	18,261	21,860	10,577	49,594	70,258	80,767	151,025	1,031 76
Grand total, canaux du Saint-Laurent.	8.400	891,583	717,627	68,867	73	18,643	21,860	10,577	112,346	989,651	851,906	1,841,557	14,792 18

CANAL CHAMBLY.													
Navires canadiens, à vapeur	360	39,185	37,979	3	.....	.....	.....	.....	760	39,188	38,739	77,927	270 30
" à voiles	907	18,417	23,505	4,247	95	.....	.....	.....	16,892	22,664	40,492	63,156	657 39
Total, canadiens	1,267	57,602	61,484	4,250	95	.....	.....	.....	17,652	61,852	79,231	141,083	927 69
Navires américains, à vapeur	29	.....	91	86	.....	.....	222	.....	320	86	633	719	12 58
" à voiles	2,495	748	1,769	111,412	.....	.....	305	.....	131,415	112,160	133,489	245,649	2,949 16
Total, américains	2,524	748	1,860	111,498	.....	.....	527	.....	131,735	112,246	134,122	246,368	2,961 74
Grand total, canal Chambly	3,791	58,350	63,344	115,748	95	.....	527	.....	149,387	174,098	213,353	387,451	3,889 43
CANAUX DE L'OTTAWA.													
Navires canadiens, à vapeur	874	39,791	03,374	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39,791	93,374	133,165	702 28
" à voiles	929	2,503	97,423	.....	6,191	.....	.....	.....	.....	2,503	103,614	106,117	1,511 31
Total, canadiens	1,803	42,294	190,797	.....	6,191	.....	.....	.....	.....	42,294	196,988	239,282	2,213 59
Navires américains, à vapeur	3	46	308	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46	308	354	1 45
" à voiles	100	2,234	7,587	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,234	7,587	9,821	221 54
Total, américains	103	2,280	7,895	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,280	7,895	10,175	222 99
Grand total, canaux de l'Ottawa	1,906	44,574	198,692	.....	6,191	.....	.....	.....	.....	44,574	204,883	249,457	2,436 58
CANAL RIDEAU.													
Navires canadiens, à vapeur	1,803	62,737	62,704	498	.....	.....	.....	.....	2,000	63,235	64,704	127,939	887 67
" à voiles	811	16,900	17,027	617	.....	.....	.....	.....	856	17,517	17,883	35,400	427 29
Total, canadiens	2,614	79,637	79,731	1,115	.....	.....	.....	.....	2,856	80,752	82,587	163,339	1,314 96
Navires américains à vapeur	78	91	20	481	.....	.....	.....	.....	590	572	610	1,182	19 60
" à voiles	179	1,484	608	1,134	1,676	.....	.....	.....	1,146	2,618	3,430	6,048	144 06
Total, américains	257	1,575	628	1,615	1,676	.....	.....	.....	1,736	3,190	4,040	7,230	163 66
Grand total, canal Rideau	2,871	81,212	80,359	2,730	1,676	.....	.....	.....	4,592	83,942	86,627	170,569	1,478 62
CANAL SAINT-PIERRE.													
Navires canadiens, à vapeur	328	25,920	21,730	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25,920	21,730	47,650	953 03
" à voiles	1,336	33,756	32,371	.....	.....	.....	.....	198	.....	33,954	32,371	66,325	1,328 31
Total, canadiens	1,664	59,676	54,101	.....	.....	.....	.....	198	.....	59,874	54,101	113,975	2,281 34

N° (A) 17.—Tableau général indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Canal Saint-Pierre—*Fin.*													$ c.
Navires américains, à vapeur	2	143	256	.....	.....	.....	.....	.....	.....	143	256	399	7 98
" à voiles	5	27	224	.....	77	.....	.....	144	.....	171	301	472	9 44
Total, américains	7	170	480	.....	77	.....	.....	144	.....	314	557	871	17 42
Grand total, canal Saint-Pierre	1,671	59,846	54,581	.....	77	.....	.....	342	.....	60,188	54,658	114,846	2,298 76
Canaux de la Vallée de la Trent.													
Navires canadiens, à vapeur	2,091	61,578	62,375	.....	.....	.....	.....	.....	.....	61,578	62,375	123,953	576 79
" à voiles	459	14,436	15,843	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,436	15,843	30,279	119 15
Total, canadiens	2,550	76,014	78.218	.....	.....	.....	.....	.....	.....	76,014	78,218	154,232	695 94
Navires américains, à vapeur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" à voiles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, américains	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total, canaux de la Vallée de la Trent.	2,550	76,014	78,218	.....	.....	.....	.....	.....	.....	76,014	78,218	154,232	695 94
Canal Murray.													
Navires canadiens, à vapeur	549	76,184	63,800	34,787	.....	8	523	.....	31,130	110,979	95,453	206,432	216 48
" à voiles	244	6,178	5,147	2,503	.....	.....	.....	.....	2,705	8,681	7,852	16,533	59 36
Total, canadiens	793	82,362	68,947	37,290	.....	8	523	.....	33,835	119,660	103,305	222,965	275 84
Navires américains, à vapeur	23	160	168	250	.....	128	.....	.....	95	538	263	801	5 49
" à voiles	14	5	.....	118	.....	.....	.....	.....	108	123	108	231	3 50
Total, américains	37	165	168	368	.....	128	.....	.....	203	661	371	1,032	8 99
Grand total, canal Murray	830	82,527	69,115	37,658	.....	136	523	.....	34,038	120,321	103,676	223,997	284 83

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Navires canadiens, à vapeur	2,661	430,151	410,847	94,885	50,419	1,001	1,621	59,246	95,579	585,283	558,466	1,143,749	.....
" à voiles	419	75,351	70,107	5,738	31,942	.....	20	34,048	5,975	115,137	108,044	223,181	.....
Total, canadiens	3,080	505,502	480,954	100,623	82,361	1,001	1,641	93,294	101,554	700,420	666,510	1,366,930	.....
Navires américains, à vapeur	1,644	6,058	14,737	6,378	52,930	1,381,167	1,250,335	90,148	11,699	1,483,751	1,329,701	2,813,452	.....
" à voiles	320	750	2,763	736	15,096	179,882	203,393	20,374	926	201,742	222,178	423,920	.....
Total, américains	1,964	6,808	17,500	7,114	68,026	1,561,049	1,453,728	110,522	12,625	1,685,493	1,551,879	3,237,372	.....
Grand total, canal du Saut-Ste-Marie	5,044	512.310	498,454	107,737	150,387	1,562,050	1,455,369	203,816	114,179	2,385,913	2,218,389	4,604,302	.....

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

N° (A) 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

NAVIRES CANADIENS.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
A vapeur et à voiles.													
Welland	1,011	121,220	118,168	68,927	8,845	483	.....	7,843	67,871	198,473	194,884	393,357	6,599 77
Saint-Laurent	7,416	889,860	708,387	29,151	.....	382	.....	.....	62,752	919,393	771,139	1,690,532	13,760 42
Chambly	1,267	59,602	61,484	4,250	95	.....	.....	.....	17,652	61,852	79,231	141,083	927 69
Ottawa	1,803	42,294	190,797	.....	6,191	.....	.....	.....	.....	42,294	196,988	239,282	2,213 59
Rideau	2,614	79,637	79,731	1,115	.....	.....	.....	.....	2,856	80,752	82,587	163,339	1,314 96
Saint-Pierre	1,664	59,676	54,101	.....	.....	.....	.....	198	.....	59,874	54,101	113,975	2,281 34
Vallée de la Trent	2,550	76,014	78,218	.....	.....	.....	.....	.....	.....	76,014	78,218	154,232	695 94
Murray	793	82,362	68,947	37,290	.....	8	523	.....	33,835	119,660	103,305	222,965	275 84
Saut-Sainte-Marie	3,080	505,502	480,954	100,623	82,361	1,001	1,641	93,294	101,554	700,420	666,510	1,366,930	.....
Total, canadiens	22,198	1,914,167	1,840,787	241,356	97,492	1,874	2,164	101,335	286,520	2,258,732	2,226,963	4,485,695	28,069 55
NAVIRES AMÉRICAINS.													
Welland	557	172	100	27,515	789	177,510	178,557	2,014	45,709	207,211	225,155	432,366	6,769 29
Saint-Laurent	984	1,704	9,240	39,716	73	18,261	21,860	10,577	49,594	70,258	80,767	151,025	1,031,76
Chambly	2,524	748	1,860	111,498	.....	.....	527	.....	131,735	112,246	134,122	246,368	2,961 74
Ottawa	103	2,280	7,895	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,280	7,895	10,175	222 99
Rideau	257	1,575	628	1,615	1,676	.....	.....	.....	1,736	3,190	4,040	7,230	163 66
Saint-Pierre	7	170	480	.....	77	.....	.....	144	.....	314	557	871	17 42
Vallée de la Trent	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Murray	37	165	168	368	.....	128	.....	.....	203	661	371	1,032	8 99
Saut-Sainte-Marie	1,964	6,808	17,500	7,114	68,026	1,561,049	1,453,728	110,522	12,625	1,685,493	1,551,879	3,237,372	.....
Total, américains	6,433	13,622	37,871	187,826	70,641	1,756,948	1,654,672	123,257	241,602	2,081,653	2,004,786	4,086,439	11,175 85
Grand total, navires canadiens et américains	28,631	1,927,789	1,878,658	429,182	168,133	1,758,822	1,656,836	224,592	528,122	4,340,385	4,231,749	8,572,134	39,245 40

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 18.—ETAT COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1901 et 1902, ainsi que le montant des péages sur ces canaux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

Canaux.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
1901.												$ c.
Welland	14,691	184,973	8,113	15,720	83,543	190,476	58	122,635	106,405	513,804	620,209	86,760 48
Saint-Laurent	175,915	723,713	7,060	.....	393	3,122	12,717	285,376	196,085	1,012,211	1,208,296	97,276 90
Chambly	5,444	7,115	219,894	1,245	.....	.....	.....	126,100	225,338	134,460	359,798	24,864 52
Ottawa	935	406,988	.....	37,939	.....	.....	.....	.....	935	444,927	445,862	25,627 19
Rideau	18,512	8,701	8,594	3,936	.....	.....	.....	16,633	27,106	29,270	56,376	4,114 44
Saint-Pierre	35,576	52,681	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35,576	52,681	88,257	3,299 12
Vallée de la Trent	26,150	10,382	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26,150	10,382	36,532	1,063 24
Murray	8,627	12,814	6,248	.....	.....	.....	490	1,356	15,365	14,170	29,535	1,049 20
Saut-Sainte-Marie	54,955	278,727	18,540	142,391	423,268	1,608,098	164,450	129,965	661,213	2,159,181	2,820,394	No Tolls.
Grand total	340,805	1,686,094	268,449	201,231	507,204	1,801,696	177,715	682,065	1,294,173	4,371,086	5,665,259	244,055 09
1902.												
Welland	28,395	178,605	11,365	25,793	44,928	224,110	66	152,125	84,754	580,633	665,387	98,601 50
Saint-Laurent	273,520	656,642	6,944	160	486	990	9,499	144,892	290,449	802,684	1,093,133	65,081 11
Chambly	12,607	16,236	254,160	.....	.....	.....	.....	96,439	266,767	112,675	379,442	22,713 31
Ottawa	82	411,055	.....	33,545	.....	.....	.....	.....	82	444,600	444,682	24,852 37
Rideau	28,032	10,104	4,250	4,108	.....	.....	.....	4,385	32,282	18,597	50,879	3,831 15
Saint-Pierre	31,716	41,422	.....	200	.....	.....	200	.....	31,916	41,622	73,538	3,034 14
Vallée de la Trent	29,495	12,195	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29,495	12,195	41,690	1,328 98
Murray	17,112	10,294	5,601	.....	.....	.....	.....	2,171	22,713	12,465	35,178	1,060 80
Saut-Sainte-Marie	108,126	727,927	25,892	278,678	470,414	2,775,536	180,478	162,217	784,910	3,944,558	4,729,268	No Tolls.
Grand total	529,085	2,064,480	308,212	342,484	515,828	3,000,636	190,243	562,229	1,543,368	5,969,829	7,513,197	220,503 36

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 août 1903.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 19.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1902.

Canal Welland.

	Canadiens.				Américains.			
	A vapeur.		Voiliers.		A vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	13	104	7	56	10	80	9	72
10	9	90	5	50	7	70	2	20
15	7	105	1	15	3	45	...	...
20	5	100	1	20	4	80	...	...
25	4	100	...	...	2	50	1	25
30	8	240	3	90	3	90	3	90
35	6	210	...	...	3	105	...	...
40	2	80	...	...	2	80	2	80
45	...	...	1	45	1	45	1	45
50	...	...	1	50	1	50	...	...
55	...	...	...	...	...	...	...	...
60	2	120	2	120	1	60	1	60
70	...	...	...	...	...	...	...	...
75	...	...	...	...	1	75	1	75
80	...	...	1	80	...	...	...	...
85	2	170	...	...	1	85	...	...
95	...	...	1	95	...	...	...	...
100	...	...	...	...	...	...	...	...
110	...	...	1	110	...	...	...	...
130	1	130	...	...	1	130	...	...
135	1	135	...	...	...	...	...	...
140	1	140	1	140	...	...	...	...
150	...	...	1	150	2	300	...	...
155	...	...	...	...	...	...	...	...
160	...	...	...	...	...	...	...	...
165	...	...	...	...	...	...	...	...
175	...	...	1	175	2	350	...	...
190	...	...	...	...	...	...	...	...
195	...	...	3	585	1	195	1	195
220	3	660	...	...	...	...	...	...
230	...	...	1	230	...	...	...	...
260	...	...	...	...	1	260	...	...
265	1	265	3	795	...	...	1	265
270	...	...	...	...	...	...	...	...
280	...	...	...	...	...	...	...	...
285	...	...	1	285	...	...	...	...
290	1	290	1	290	...	...	...	...
295	1	295	...	...	...	...	...	...
300	...	...	...	...	1	300	1	300
305	...	...	...	...	...	...	...	...
310	...	...	2	620	...	...	1	310
315	1	315	2	630	...	...	2	630
320	...	...	1	320	...	...	...	...
330	...	...	2	660	1	330	...	...
335	1	335	...	...	...	...	...	...
360	3	1,080	...	...	1	360	...	...
400	1	400	1	400	2	800	...	...
405	...	...	...	...	...	...	...	...
415	2	830	1	415	...	...	...	...
435	1	435	...	...	...	...	...	...
455	2	910	1	455	...	...	...	...
460	...	...	...	...	...	...	...	...
485	4	1,940	3	1,455	1	485	...	...
495	1	495	...	...	...	...	3	1,485
500	1	500	...	...	...	...	1	500
510	...	...	...	...	...	...	...	...
520	...	...	...	...	...	...	...	...
525	1	525	...	...	...	...	1	525

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 19.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1902.

Canal Welland.

	Canadiens.				Américains.			
	A vapeur.		Voiliers.		A vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Total Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.
530								
540	1	540			1	540		
555	1	555						
560								
575	1	575						
585							1	585
590	1	590	1	590	1	590		
595								
600	1	600					1	600
615			1	615	1	615	1	615
640								
645			1	645				
660					1	660		
665								
675					1	675		
690			1	690	1	690	1	690
719			1	719	1	719		
723								
739			1	739				
742	1	742						
771	1	771			1	1,542		
802			1	802				1,604
870					1	870	2	
882			1	882	1			
908	1	908	1	908	1	908		
929	1	929						
940					1	940		
950								
959								
977			1	977				
989	1	989	1	989				
994					3	2,982	2	1,988
1,023								
1,029								
1,035	1	1,035			1	1,035		
1,041			1	1,041				
1,054					1	1,054		
1,078								
1,079					1	1,079		
1,083								
1,118	1	1,118			4	4,472		
1,160								
1,172	1	1,172						
1,203	1	1,203			1	1,203		
1,202					3	3,606		
1,330								
1,425					1	1,425		
1,441					1	1,441		
1,547					1	1,547		
1,548					2	3,096		
1,550					1	1,550		
1,553					2	3,106		
1,565	1	1,565			1	1,565		
1,762								
1,868					1	1,868		
1,930					2	3,860		
	160	24,291	61	17,933	90	48,063	39	10,759

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 20.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1902.

Canaux du Saint-Laurent.

	Canadiens.				Américains.			
	A vapeur.		Voiliers.		A vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	28	224	21	168	11	88	2	16
10	10	100	1	10	2	20	...	...
15	17	255	3	45	5	75	...	...
20	10	200	2	40	2	40	...	...
25	10	250	4	100	2	50	...	...
30	2	60	4	120	1	30	...	...
35	4	140	3	105	4	140	1	35
40	5	200	4	160	1	40	1	40
45	2	90	7	315	2	90	...	...
50	3	150	5	250	1	50	1	50
55	3	165	1	55	...	...	...	...
60	4	240	7	420	...	...	2	120
65	2	130	3	195	...	...	...	...
70	1	70	3	210	1	70	1	70
75	...	...	6	450	...	...	...	...
80	2	160	4	320	...	...	...	...
85	2	170	7	595	...	...	1	85
90	1	90	4	360	1	90	6	540
95	1	85	6	570	...	...	24	2.280
100	5	500	13	1,300	...	...	2	100
105	...	...	12	1,260	1	105	3	315
110	...	...	4	440	...	...	3	330
115	1	115	8	920	1	115	1	115
120	3	360	4	480	...	...	1	120
125	1	125	2	250	1	125	2	250
130	3	390	2	260	...	...	...	...
135	1	135	6	810	...	...	...	...
140	4	560	7	980	...	...	...	...
145	2	320	6	870	...	...	...	...
150	1	150	24	3,600	1	150	...	...
155	...	...	14	2,170	...	...	...	...
160	2	320	11	1,760	...	...	...	...
165	...	...	4	660	...	...	...	...
170	...	...	1	170	...	...	...	...
175	...	...	1	175	...	...	...	...
180	...	...	3	540	...	...	...	...
185	...	...	1	185	...	...	...	...
190	1	190	...	...	...	...	...	...
195	1	195	...	...	...	...	...	...
200	...	...	1	200	1	200	1	200
210	...	...	2	420	...	...	...	...
220	...	...	1	220	...	...	...	...
225	1	225	5	1,125	...	...	...	...
230	1	230	3	690	...	...	...	...
245	...	...	...	...	...	...	...	...
250	...	...	1	250	...	...	...	...
255	...	...	1	255	...	...	...	...
260	1	260	1	260	...	...	...	...
265	...	...	...	...	...	...	...	...
270	...	...	...	...	...	...	...	...
275	...	...	1	275	...	...	...	...
280	1	280	...	...	...	...	...	...
285	1	285	1	285	...	...	2	570
290	...	...	1	290	...	...	...	...
295	...	...	2	590	...	...	...	...
300	...	...	3	900	...	...	...	...
305	1	305	2	610	...	...	...	...
310	...	...	1	310	...	...	...	...
315	...	...	2	630	...	...	...	...
320	1	320	7	2,240	...	...	...	...
325	...	...	1	325	...	...	...	...

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 20.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc.—*Fin.*

Canaux du Saint-Laurent.—*Fin.*

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
330	1	330	2	660				
335	1	335	2	670				
340			1	340			2	680
350			1	350				
360	1	360	2	720				
365			3	1,095				
375			1	375				
380			1	380				
385			1	385				
390			1	390				
395			1	395				
412			1	412				
413					1	413		
419			1	419				
434			2	868			1	434
439							2	878
440	1	440						
450	1	450						
462			1	462				
471	1	471						
475			1	475			1	475
479			1	479				
480			1	480				
484			2	968				
487			1	487				
499			1	499				
500	2	1,000						
508	1	508						
516			2	1,032				
518			1	518				
539			1	539				
541	2	1,082						
544	1	544						
567			1	567				
578			1	578				
585			1	585				
586	1	586	1	586				
590			1	590				
593	1	593						
599	1	599						
607			2	1,214				
648	1	648						
680			1	680				
740			1	740				
781					1	781		
803	1	803						
904					1	904		
952	1	952						
970			1	970				
997					2	1,994		
999			1	999				
1,035					1	1,035		
1,041			1	1,041				
1,123					1	1,123		
1,142	2	2,284						
1,147					1	1,147		
1,197	1	1,197						
1,237					1	1,237		
1,868					1	1,868		
Total.....	160	21,236	298	53,141	48	11,980	60	7,703

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 21.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1902.

Rideau, Ottawa et Chambly.

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	22	176	80	640	4	40	6	48
10	10	100	9	90	2	20	1	10
15	4	60	3	45	2	30	1	15
20	2	40	1	20	...	...	...	...
25	1	25	4	100	1	25	1	25
30	1	30	...	...	...	...	...	...
35	2	70	4	140	1	35	...	...
40	2	80	...	...	...	...	...	...
45	1	45	4	180	...	...	...	...
50	1	50	...	...	...	...	2	100
55	...	...	1	55	...	...	...	...
60	...	...	1	60	...	...	...	...
65	...	...	...	...	...	...	2	130
70	1	70	...	...	...	...	2	140
75	...	...	1	75	...	...	2	150
80	...	...	...	...	...	...	7	560
85	1	85	2	170	1	85	17	1,445
90	...	...	2	180	1	90	66	5,940
95	1	95	5	475	...	...	250	23,750
100	1	100	8	800	...	...	63	6,300
105	2	210	4	420	1	105	36	3,780
110	...	...	3	330	...	...	43	4,730
115	...	...	4	460	...	...	15	1,725
120	...	...	4	480	...	...	3	160
125	1	125	...	...	...	...	2	250
130	...	...	2	260	...	...	...	...
135	1	135	2	270	...	...	...	...
140	2	280	8	1,120	...	...	...	...
145	2	290	13	1,885	...	...	1	145
150	2	300	19	2,850	...	...	...	...
155	1	155	15	2,325	...	...	...	...
160	1	160	8	1,280	...	...	...	...
165	...	...	6	990	...	...	1	165
170	...	...	4	680	...	...	...	...
175	...	...	1	175	...	...	...	...
180	1	180	2	360	...	...	...	...
185	...	...	...	...	...	...	...	...
190	...	...	...	...	...	...	...	...
195	...	...	2	390	...	...	...	...
200	...	...	...	...	...	...	...	...
210	...	...	1	210	...	...	...	...
228	1	228	...	...	...	...	...	...
298	1	298	...	...	...	...	...	...
324	...	...	1	324	...	...	...	...
374	...	...	1	374	...	...	...	...
397	1	397	...	...	...	...	...	...
Total.....	66	3,784	225	18,213	13	430	521	49,568

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 12 août 1903.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Fin.*

N° (A) 22.—Relevé du tonnage classifié des différents navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1902.

CANAL WELLAND.

Canadiens.								Etats-Unis.							
Classe	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,565 ton'x..	36	21,907	1	250 à 1,041 ton'x..	30	15,922	1	250 à 3,860 ton'x	45	46,173	1	250 à 1,988 ton'x .	18	10,097
2	200 " 249 " ..	3	660	2	200 " 249 " ..	1	230	2	200 " 249 " ..	0	.....	2	200 " 249 " ..	0	.....
3	150 " 199 " ..	0	.....	3	150 " 199 " ..	5	910	3	150 " 169 " ..	5	845	3	150 " 199 " ..	1	195
4	100 " 149 " ..	3	405	4	100 " 149 " ..	2	250	4	100 " 149 " ..	1	130	4	100 " 149 " ..	0	.....
5	50 " 94 " ..	4	290	5	50 " 99 " ..	4	295	5	50 " 99 " ..	3	220	5	50 " 99 " ..	2	135
6	Moins de 50 " ..	54	1,029	6	Moins de 50 " ..	19	326	6	Moins de 50 " ..	36	695	6	Moins de 50 " ..	18	332
	Total.....	100	24,291		Total.....	61	17,933		Total.....	90	48,063		Total.	39	10,759
CANAUX DU SAINT-LAURENT.															
1	250 à 1,197 ton'x..	26	14,632	1	250 à 1,041 ton'x..	68	29,168	1	250 à 1,868 ton'x..	10	10,502	1	250 à 475 ton'x..	8	3,037
2	200 " 249 " ..	2	455	2	200 " 249 " ..	12	2,655	2	200 " 249 " ..	1	200	2	200 " 249 " ..	1	200
3	150 " 199 " ..	5	855	3	150 " 199 " ..	59	9,260	3	150 " 199 " ..	1	150	3	150 " 199 " ..	.....	.....
4	100 " 149 " ..	20	2,505	4	100 " 149 " ..	64	7,570	4	100 " 149 " ..	3	345	4	100 " 149 " ..	12	1,230
5	50 " 99 " ..	19	1,270	5	50 " 99 " ..	46	3,425	5	50 " 99 " ..	3	210	5	50 " 99 " ..	35	3,145
6	Moins de 50 " ..	88	1,519	6	Moins de 50 " ..	49	1,063	6	Moins de 50 " ..	30	573	6	Moins de 50 " ..	4	91
	Total.....	160	21,236		Total....	298	53,141		Total.....	48	11,980		Total.....	60	7,703
CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.															
1	250 à 397 ton'x..	2	695	1	250 à 374 ton'x..	2	698	1	250 à ton'x .	.....	.....	1	250 à — ton'x..	.....	.....
2	200 " 249 " ..	1	228	2	200 " 249 " ..	1	210	3	200 " 249 " ..	...	.....	2	200 " 249 " ..	.....	.....
3	150 " 199 " ..	5	795	3	150 " 199 " ..	57	9,050	2	150 " 199 " ..	.....	.....	3	150 " 199 " ..	1	165
4	100 " 149 " ..	9	1,140	4	100 " 149 " ..	48	6,025	4	100 " 149 " ..	1	105	4	100 " 149 " ..	163	17,690
5	50 " 99 " ..	4	300	5	50 " 99 " ..	12	1,015	5	50 " 99 " ..	2	175	5	50 " 99 " ..	348	32,215
6	Moins de 50 " ..	45	626	6	Moins de 50 " ..	105	1,215	6	Moins de 50 " ..	10	150	6	Moins de 50 " ..	9	98
	Total.....	66	3,784		Total.....	225	18,213		Total.....	13	430		Total.....	521	49,568

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 12 août 1903.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

REVENU DES

TARIF REVISE

N° 23.—PÉAGES À PRÉLEVER SUR LES

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA, CHAMBLY ET MURRAY.

(A. du C., 18 avril 1873.)

Le tarif des péages se subdivise en six classes, comme ci-dessous, et se calcule par tonne, à moins qu'autrement spécifié.	Canal Welland, allant à l'ouest.	Canal Welland, allant à l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, montée et descente.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours	Canal Rideau, montée et descente.	Canaux de l'Ottawa et écluse Sainte-Anne, montée et descente.	Ottawa à Saint-Jean, montée et descente.	Canal Murray, montée et descente.
Classe n° 1.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Vapeurs ..... par tonne.	0 01½	0 01½	0 02¼	0 00¾	0 00¾	0 01½	0 00⅝	0 01½	0 3/32
Voiliers et autres	0 02¼	0 02¼	0 03¾	0 01½	0 01¼	0 02¼	0 01	0 02⅝	0 1/16
Classe n° 2.									
Passagers, 21 ans et plus.....	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02¼	0 09¾	0 1¼
" moins de 21 ans.....	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01¼	0 04½	0 5/8
Classe n° 3.									
Briques, ciment et chaux hydraulique									
Argile, chaux et sable.....									
Soufre.....									
Maïs									
Fleur de farine.....									
Fer, chemin de fer.....									
" en gueuse.....									
" tout autre, y compris acier (A. du C., 1er février 1888)	15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¾	0 1⅞
Plâtre, gypse.....									
Sel.....									
Viandes salées ou poisson, en baril ou autrement.....									
Produits agricoles, légumes, non spécifiés...									
" animaux " ...									
Pierre de taille.....									
Blé.....									
Classe n° 4.									
Autres articles, non spécifiés...	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29	0 2½

CANAUX

DES PÉAGES.

CANAUX DU CANADA EN 1902.

CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

(A. du C., 25 juillet 1888.)

1re section.	2e section.	3e section.	4e section.	Parcours entier.	Peterborough à Hastings, montée et descente.
Chutes Fénelon à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Chutes Fénelon à Lakefield.	Péages exigés à Peterborough et Hastings.
Péages exigés aux Chutes Fénelon.	Péages exigés à Bobcaygeon.	Péages exigés à Buckhorn.	Péages exigés à Burleigh.	Péages exigés aux Chutes Fénelon.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
0 00 3/16 0 00 1/4	0 00 3/16 0 00 1/4	0 00 3/16 0 00 1/4	0 00 3/16 0 00 1/4	0 00 3/4 0 01	0 00 3/16 0 00 1/4
0 01 0 00 1/2	0 01 0 00 1/2	0 01 0 00 1/2	0 01 0 00 1/2	0 04 0 02	0 01 0 00 1/2
..... 0 01	01	01	01	0 04	0 01
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	03

TARIF DES PEAGES,

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA, CHAMBLY ET MURRAY.

Le tarif des péages se subdivise en six classes comme ci-dessous et se calcule par tonne, à moins qu'autrement spécifié.	Canal Welland, allant à l'ouest.	Canal Welland, allant à l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, montée et descente.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, montée et descente.	Canal Rideau, montée et descente.	Canaux de l'Ottawa et écluse de Sainte-Anne, montée et desc.	Ottawa à Saint-Jean, montée et descente.	Canal Murray, montée et desc.
Classe n° 5.									
Ecorce	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¼	0 01⅞
Barils, vides, chaque	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½	0 00¼
Courbes pour navires, chaque	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½	0 00½
Flottes, par 1,000 pieds linéaires	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05	0 17½
Bois de chauffage, par corde, sur navires	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23	0 02½
" " en radeaux	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 19	0 09	0 30¼	0 03½
Cercles	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30	0 02½
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de 40 pieds cubes, sur navires	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13¼	0 00⅞
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de 40 pieds cubes, en radeaux	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22½	0 01¼
Traverses de ch. de fer, sur navires, chaque	0 01	0 01	0 01	0 00½	0 00½	0 00¾	0 00¾	0 01⅜	0 0 1/16
" en radeaux, chaque	0 02	0 02	0 02	0 01	0 01	0 02	0 01	0 02¼	0 00⅜
Bois scié, planches, madriers, voliges et bois de sciage, par M. pieds, mesure de planche, sur navires	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11¼	0 06¾	0 20	0 01⅞
Bois scié, planches, madriers, voliges et bois de sciage, par M. pieds, mesure de planche, en radeaux	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36½	0 03¾
Bois carré, par M. pds cubes, sur navires	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69	0 12½
" " en radeaux	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13	0 25
Bois à voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de 40 pieds cubes	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55	0 05
Bardeaux, par M	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04½	0 02½	0 08	0 00¾
Poteaux et perches p. clôtur., p. M., sur nav.	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42	0 05
" " " en rad.	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77	0 10
Bois en grume, mesure étalon	0 08	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13	0 01
Douves et fonds, barils, par M	0 08	0 08	0 08	0 04	0 15	0 15	0 10	0 30	0 02½
" " pipes, par M	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	0 75	0 50	1 75	0 12½
" " Indes occid., par M	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65	0 07½
" " de saloirs, sciés ou coupés, par M	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 06	0 00½
Traverses, par 100 pièces	0 50	0 50	0 50	0 50	0 40	0 38	0 15	0 67½	0 06¾
Echalas à houblon, par 1,000 pièces	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65	0 25
Classe spéciale.									
Gypse, cru (par A. du C., 28 oct. 1892)	0 15	0 05	0 05	0 05	All. à l'oue't		....	.....	. .
Houille	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	0 17¾	0 01⅞
Pierre brute, impropre à la taille, par corde	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37½	0 28	0 24	0 77½	0 07½
Cryolithe, minerai de fer ou minerai chim.	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05
Glace	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 11	0 05

CANAUX DU CANADA—*Suite.*

CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

1re section.	2e section.	3e section.	4e section.	Parcours entier.	Peterborough à Hastings, montée et descente.
Chutes Fénelon à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Chutes Fénelon à Lakefield.	
Péages exigés aux Chutes Fénelon.	Péages exigés à Bobcaygeon.	Péages exigés à Buckhorn.	Péages exigés à Burleigh.	Péages exigés aux Chutes Fénelon.	Péages exigés à Peterborough et Hastings.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 13	0 13	0 13	0 13	0 52	0 13
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00⅛	0 00⅛	0 00⅛	0 00⅛	0 00½	0 00⅛
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 07	0 07	0 07	0 07	0 28	0 07
0 14	0 14	0 14	0 14	0 56	0 14
0 04	0 04	0 04	0 04	0 16	0 04
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 10	0 10	0 10	0 10	0 40	0 10
0 05½	0 05½	0 05½	0 05½	0 22	0 05½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 02	0 00½
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 20	0 20	0 20	0 20	0 80	0 20
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03½	0 03½	0 03½	0 03½	0 14	0 03½
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.

Canal Saint-Pierre.

Sec. 2. Sur chaque vaisseau passant par le dit canal, 2 centins par tonneau sur le vaisseau et 1 centin par tonne de fret, montée et descente. Arrêté du conseil du 23 juin 1883. Arrêtés du conseil rev., 26 octobre 1889, art. 109.

RÈGLEMENTS SPÉCIAUX SE RAPPORTANT AUX TAUX DE PÉAGE SUR QUELQUES-UNS DES CANAUX.

Sec. 3. La houille peut passer en franchise dans tous les canaux, à l'exception du canal Welland. Arrêté du conseil, 6 juin 1869. Arrêtés du conseil rev., 26 octobre 1889, art. 83.

Sec. 4. Les bois en grume, bois manufacturés, ou autres produits de l'industrie forestière, peuvent passer en franchise le Creek Chippawa entre l'Aqueduc et Port-Robinson. Arrêté du conseil, 18 mai 1863. Arrêtés du conseil rev., 26 octobre 1889, art. 84.

Sec. 5. (*a*) Par suite de la construction du barrage à travers la rivière Ottawa à Carillon, lequel a rendu la descente des rapides à cet endroit difficile et même à certaines époques impraticable, il semble nécessaire, à cause de la difficulté qui se rattache toujours à la descente par le glissoir construit dans le barrage, que l'on puisse se servir du canal pour le mouvement des radeaux, et que jusqu'à ce qu'il en soit ordonné autrement on accorde un passage libre aux radeaux dans le canal de Carillon, aux conditions imposées par le ministère des Chemins de fer et Canaux en vue du revenu à percevoir sur le trafic de ce canal. Arrêté du conseil, 6 juillet 1888.

Sec. 5. (*b*) "A part les cas spéciaux où il est donné une permission privilégiée, on n'accorde pas de passage aux radeaux ou parties de radeaux dans le canal de Grenville." Arrêté du conseil, 27 juin 1890.

Canal du Saut-Sainte-Marie.

Sec. 6. Le passage de tous les vaisseaux et du fret sera exempt de péages dans le canal du Saut-Sainte-Marie jusqu'à ce qu'il en soit décidé autrement.

Sec. 7. (*a*) Il y aura passage libre pour toutes les marchandises qui ont acquitté pleins péages pour tout le parcours des canaux du Saint-Laurent, ou par le canal Lachine, les canaux sur les rivières Ottawa et Rideau, qui passeront dans le canal Welland ; et si tous les droits de péages ont été soldés au canal Chambly, ces droits seront remis aux expéditeurs à Montréal ; et si tous les droits de péages ont été soldés pour le passage dans le canal Welland, il sera permis aux vaisseaux de passer sans péage additionnel dans les canaux ci-dessus mentionnés ou aucune partie d'iceux. A. C., 17 mai 1897.

(*b*) Tous les articles, effets ou marchandises non énumérés ci-dessus doivent être placés dans la classe n° 4. A. du C., 18 avril 1873. Arrêté du conseil rev., 26 octobre 1889, art. 86.

Sec. 8. Les colis expédiés d'aucun des ports à l'ouest des canaux du Saint-Laurent et qui ont acquitté les péages voulus pour le passage par ces canaux peuvent être réexpédiés des mêmes ports et passer par le canal Welland franc de port, de la même manière que s'ils avaient été expédiés en ligne directe dès le commencement du parcours ; et les colis prenant la direction de l'est et qui ont acquitté les droits de péages du canal Welland peuvent être réexpédiés d'aucun des ports sur le lac Ontario, et passer ensuite sans autres droits à payer à travers les canaux du Saint-Laurent comme s'ils avaient pris une feuille de route d'entier parcours dès leur point de départ. Arr. du C., 23 juin 1883. Arr. du C. revisés, 26 octobre 1889, art. 87.

Sec. 9. Le minerai de fer, la cryolithe ou les minerais chimiques peuvent passer dans l'une des subdivisions susmentionnées ou dans toutes les divisions à raison de cinq centins par tonneau.

Sec. 10. On ne donnera pas de laissez-passer à aucun remorqueur ou petit vaisseau à moins de vingt-cinq centins, comme droit minimum ; mais tels vaisseaux ne transportant ni fret ni passagers pourront obtenir une passe générale à raison de $30 par saison, au moyen de laquelle ils pourront monter et descendre les canaux aussi souvent que besoin sera. Arr. du C., 18 avril 1873. Arrêté du conseil rev., 26 octobre 1889, art. 86.

Sec. 11. Tous les bateaux appartenant à des personnes qui ont des entreprises pour le gouvernement, soit au point de vue de l'élargissement des canaux ou des réparations ou autrement, occupés à enlever et transporter les matériaux nécessaires à l'exécution des travaux voulus, auront droit de passage gratis sur tous les dits canaux. Arr. du C. du 22 avril 1884. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, art. 35.

Sec. 12. Les dragueurs de l'Etat et leurs chalans pourront passer dans les canaux sans payer de droits, pourvu toujours que ces dragueurs ou ces chalans ne nuiront en aucune manière à la libre navigation des autres vaisseaux ayant à faire le même trajet. Arr. du C., 18 mai 1891.

TARIF DES PORTS.

Sec. 13. Les vaisseaux qui embarquent ou déchargent du fret sur les terrains du chemin de fer Welland aux ports Dalhousie et Colborne seront exempts de droits de port ; mais tous les autres vaisseaux qui embarquent ou déchargent des marchandises à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou à Port-Maitland devront payer deux centins pour chaque tonne de fret ainsi embarquée ou déchargée. Arr. du C. rev., 26 oct. 1889.

PÉAGES, MONTÉE ET DESCENTE.

Sec. 14. Les péages suivants doivent être prélevés sur les vaisseaux et marchandises qui se servent des divisions suivantes des canaux :—

Canal Welland.

	Tarif.
1. Depuis Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne jusqu'à Port-Robinson ou Allanburg, ne se servant pas de l'écluse, montée et descente	$\frac{1}{2}$
2. De la coupe Chippawa, ou de tout autre point du parcours à Dunnville, Port-Maitland ou Port-Colborne	$\frac{3}{8}$
3. De Dunnville à Port-Colborne	$\frac{1}{2}$
4. De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	$\frac{1}{2}$
5. De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson à Marshville et les points intermédiaires	$\frac{3}{8}$
6. De Marshville ou des points intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson	$\frac{3}{8}$
7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold	$\frac{3}{8}$
8. De Port-Robinson à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	$\frac{1}{2}$
9. De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie	$\frac{1}{2}$
10. De Dunnville à Maitland	$\frac{1}{4}$
11. De Port-Robinson par l'écluse et la coupe Chippawa	$\frac{1}{4}$
12. De Port-Colborne à Port-Maitland	$\frac{1}{2}$
13. De la coupe Chippawa par l'écluse à Port-Robinson	$\frac{1}{4}$
14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold	$\frac{5}{8}$
15. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Sainte-Catherine	$\frac{7}{8}$
16. A travers la coupe Chippawa seulement	$\frac{3}{8}$
17. A travers l'écluse de Port-Robinson seulement	$\frac{1}{8}$

Canaux du Saint-Laurent.

Sec. 15. La navigation est divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois ou Soulanges et Lachine. La perception des péages sur tous les bâtiments et marchandises se fait en proportion du nombre de sections traversées.

Canal Chambly.

	Tarif.
Sec. 16. Les navires et marchandises allant de Sorel à Chambly doivent payer	$\frac{1}{3}$
Les navires et marchandises allant de Chambly à Saint-Jean doivent payer	$\frac{2}{3}$

Canaux de l'Ottawa.

Sec. 17. La navigation est divisée en trois sections, savoir : Grenville, Carillon et Sainte-Anne. La perception des péages sur les bâtiments et marchandises se fait en proportion du nombre de sections traversées.

Canal Rideau.

Sec. 18. La navigation sur ce canal est divisée en trois sections, savoir : Ottawa, Smith's-Falls et Kingston-Mills. Les vaisseaux et le fret qui traversent une de ces sections payent un tiers ; deux sections, deux tiers. Arr. du conseil 18 avril 1873. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, articles 77, 78, 79, 80 et 81.

Le canal Tay fera partie du canal Rideau, et les taux de péage suivants seront prélevés sur la dite branche Tay du canal Rideau, savoir :—

De Perth à Smith's-Falls, une section, ou un tiers du tarif du canal Rideau, montée et descente.

De Perth à Kingston, deux sections, deux tiers du tarif du canal Rideau, montée et descente.

De Perth au bassin à Ottawa, deux sections, deux tiers du tarif du canal Rideau, montée et descente.

De Perth à la rivière Ottawa, trois sections, tarif entier du canal Rideau, montée et descente. Arr. du C., 27 septembre 1890.

Observations générales.

Sec. 19. (*a.*) Toute partie d'une tonne de fret devra être payée le prix d'une tonne, et les parties de sections seront considérées comme section entière sur tous les canaux plus haut mentionnés.

(*b.*) Le passage de bois en grume ou autre bois dans aucun des canaux ou sections de ces canaux devra toujours être contrôlé par les règlements y relatifs. Arr. du C., 18 avril 1873. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, art. 82.

Sec. 20. ECHELLE POUR CALCULER LE POIDS DES COLIS QUI PASSENT PAR LES CANAUX.

—	Tonnes.	—	Tonnes.
2,000 liv. avoir-du-poids	1	Moutons, 20 valent	1
Par mesure de planche, mille pieds		Pierre, 12 pieds cubes valent	1
Par mille, par mille pièces		Pierre, 1 corde vaut	7½
Fruits verts, 9 barils valent	1	Whiskey, 9 barils ou 215 gallons valent	1
Cendre, 3 barils valent	1	Barils vides, 10 valent	1
Ecorce, 4 cordes valent	1	Cercles de barils, 10 mille valent	1
Bœuf, 7 barils valent	1	Planche et autre bois scié, 600 pieds mesure de planche valent	1
Biscuits secs, 9 barils valent	1	Courbes pour navires, 4 valent	1
Brique commune, 1,000 valent	2	Bois de chauffage, 1 corde vaut	3
Beurre, 22 seaux ou 7 barils valent	1	Echalas, 60 ou 40 pieds cubes valent	1
Bestiaux, 3 valent	1	Bardeaux, 12 mille ou caisses valent	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils valent	1	Pieux et piquets de clôtures, 1 mille vaut	1
Briques réfractaires, 1,000 valent	3	Douves et fonds de pipes, 1 mille vaut	8
Poisson, 7 barils valent	1	" " des I.O., un m. vaut	4
Farine, 9 barils valent	1	" fonds de barils, un mille vaut	2½
Gypse et manganèse, 6 barils valent	1	" " saloirs "	0½
Chevaux, 2 valent	1	Billots, long. type, un billot vaut	0⅞
Graisse et suif, 9 barils ou 22 seaux valent	1	Bois carré, 50 pieds cubes valent	1
Boissons et liqueurs spirit., 215 gall. valent.	1	Poteaux de télégraphe, 10 ou 40 pieds cubes valent	1
Boissons, autres, spiritueuses, 215 gall. valent	1	Mâts et espars, 40 pieds cubes valent	1
Noix, 9 barils valent	1	Traverses de ch. de fer, 16 ou 50 pds c. val.	1
Huîtres, 6 barils valent	1	Tout autre bois ouvré ou en partie ouvré, 40 pieds cubes valent	1
Lard, 7 barils valent	1	Traverses, 40 pieds cubes ou 5 pièces valent	1
Huile raffinée en vrac, 250 galls. A.C., 24 juillet 1900	1	Flottes, 50 pieds linéaires valent	1
Sel, 7 barils valent	1		
Graines, 9 barils valent	1		

NOTE.—Par l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts revisés du Canada, article 14, tous les articles ci-dessous mentionnés devront être cotés d'après le quintal de 100 livres.

Les poids qui équivalent à un boisseau sont comme suit :—Blé, 60 livres ; blé-d'inde, 56 livres ; seigle, 56 livres ; pois, 60 livres ; orge, 48 livres ; avoine, 34 livres ; fèves, 60 livres ; graine de trèfle, 60 livres ; graine de mil, 48 livres ; sarrasin, 48 livres ; graine de lin, 50 livres ; graine de gazon, 14 livres ; de chanvre, 44 livres ; malt, 36 livres ; fèves blanches, 40 livres ; pommes de terre, navets, carottes, panais, betteraves et oignons, 60 livres ; houille bitumineuse, 70 livres

TARIFS AUX HANGARS DU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Sec. 21. On prélèvera les tarifs suivants sur les effets déposés dans les hangars du bassin du canal Lachine :—

			Centins.
Blé et autres grains, par semaine, par boisseau			1
Maïs, par semaine, par baril			4
Lard, bœuf, beurre et saindoux, par semaine, par baril			5
Sucre, brut, par semaine, par futaille, 10 centins, par baril			5
Liqueurs	"	par pipe, 15 centins, par petite futaille	12
	"	par futaille, 10 centins, par quart de futaille	7
Fer en barre	"	par tonne	24
Fer en gueuse	"	"	12
Sel, excepté aux hangars Saint-Gabriel, par semaine, par 100 boisseaux			36
Sel, aux hangars Saint-Gabriel, Montréal, après 48 heures, par semaine, par sac			½
Colis, caisses, boîtes, par semaine, par tonne de poids et de mesure			24
Houille, par chaldron			12

Sec. 22. (*a*) On ne prélèvera aucun droit sur les effets déposés dans les hangars du bassin du canal Lachine pour les premières quarante-huit heures d'occupation, après laquelle période, excepté pour la farine, on devra imposer, prélever et percevoir les taux courants établis pour l'usage des hangars.

(*b*) Les articles non énumérés seront cotés aux prix ci-haut mentionnés d'une manière aussi approximative que possible.

(*c*) Tout article placé dans les hangars et y demeurant après les premières quarante-huit heures sera passible du taux d'une semaine, même au cas où il n'occuperait les hangars que pour une partie de ce temps, et ainsi de suite pour chaque semaine subséquente.

(*d*) La main-d'œuvre utilisée pour le débarquement d'articles dans les hangars et la livraison de ces articles sera fournie aux frais des propriétaires des dits articles, ou par eux ou leurs agents.

(*e*) Tout article placé dans ces hangars y demeurera sujet au risque du propriétaire pour tout dommage causé par le feu, ou autrement.

(*f*) Tous les taux provenant de l'emmagasinage devront être payés avant que l'on enlève les effets. Arr. du con., 21 août 1846. Arr. du C. rev., 28 octobre 1889, art. 90 et 91.

Farine.

Sec. 23. (*a*) On permettra que la farine reste dans les hangars pendant deux jours entiers gratis.

(*b*) Si elle reste emmagasinée plus de deux jours ou de 48 heures, la dite farine sera passible du tarif de un centin par jour pour chaque baril pendant les quatre premiers jours qui suivent les quarante-huit heures d'exemption.

(*c*) Si la farine est gardée dans les hangars plus de quatre jours à raison de un centin par jour par baril, elle sera passible d'un tarif de deux centins par baril pour chaque journée qui suivra l'expiration des dits quatre jours.

(*d*) Toute partie d'une journée sera considérée comme journée entière. Arr. du C., 31 mai 1856. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, art. 92.

QUAIAGE SUR LA HOUILLE POUR USAGE LOCAL À MONTRÉAL.

Sec. 24. On prélèvera un taux de cinq centins par tonne sur le charbon débarqué sur le terrain du canal entre le port de Montréal et la Côte Saint-Paul, et venant de navires autres que les vaisseaux océaniques et qui entrent dans le canal Lachine par le port de Montréal.

La poussière de houille payera 3 centins la tonne. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, art. 93. Arr. du C., 18 mai 1892.

QUAIAGE POUR LE BOIS DE CHAUFFAGE DÉPOSÉ SUR LES QUAIS ET BERGES DU CANAL LACHINE.

Sec. 25. Les taux de péage suivants seront prélevés comme mentionné ci-dessous, à savoir :—

(*a*) Le bois de chauffage déposé sur les quais ou berges du canal Lachine, ou sur les bateaux, barges ou autres embarcations occupant l'un des bassins situés entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, quatre centins par corde, et pour chacun des jours pendant lesquels le bois devra rester dans le canal ou le bassin ou sur les quais ou berges après les cinq premiers jours, un taux additionnel de quatre centins par corde. Arr. du C., 7 août 1860. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, art. 94.

(*b*) La section précédente ne s'appliquera pas seulement à la perception des taux pour le bois de chauffage des quais de Lachine, du canal et du bassin de Lachine, mais s'étendra et sera rendu applicable aux levées et terrains de la Côte Saint-Paul et à Lachine. Arr. du C., 27 janvier 1892. Arr. du C. rev., 1889, art. 94.

BASSINS DU CANAL DANS LE PORT DE MONTRÉAL.

Sec. 26. Vu qu'en vertu des règlements actuels pour la perception des droits de péages sur les canaux, les navires allant dans la direction de l'est et qui ont acquitté les droits de plein parcours par le canal Welland, ils devront payer les droits sur une section du canal seulement en rentrant de nouveau dans le canal Lachine.

Et attendu que les navires chargés de grain en destination du havre de Montréal allègent fréquemment une partie seulement de leur cargaison sur des navires océaniques dans le port, et repassent de nouveau dans le canal Lachine dans le but de déposer la balance de leur cargaison, soit dans des élévateurs ou des meuneries érigés le long des bassins du canal ;

Il a été décidé que les bassins du canal Lachine, en dedans des limites de la cité de Montréal, seront considérés comme une partie intégrante du port de Montréal seulement quant à ce qui concerne la perception des péages pour la classe des vaisseaux que nous venons de mentionner, et qui remontent de nouveau cette partie du canal en vue d'alléger la balance de leur cargaison, mais que ce règlement ne s'appliquera pas aux navires qui reviendront au port pour prendre charge, parce que, dans tel cas, le montant ordinaire de péages sera exigé de ces vaisseaux au moment de leur sortie du canal pour une deuxième fois dans la direction du port. Arr. du C., 8 août 1878. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, art. 95.

PHOSPHATES.

Sec. 27. Attendu que des navires chargés de grain en destination du port de Montréal portent fréquemment des charges de pont de phosphates, et qu'étant obligés de se rendre immédiatement au port pour la livraison du grain, ils ont à payer des droits jusqu'à ce point, mais ensuite remontent le canal Lachine pour déposer les phosphates, et que comme conséquence, en vertu des règlements actuels, ils ont à payer des péages nouveaux pour cette deuxième entrée dans le canal ;

Il a été décidé que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront considérés comme formant partie du port de Montréal en vue de la livraison des phosphates transportés par ces navires à part leur cargaison de grain, tel que mentionné dans cette section ; il est toutefois pourvu que dans le cas de leur retour au port pour prendre charge, les taux de péages ordinaires seront exigés de la part de tels vaisseaux au moment de leur sortie du canal. Arr. du C., 12 juillet 1881. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, art. 96.

Extrait de l'acte du Canada 1894, ch. 48, modifiant et revisant les actes concernant les Commissaires du havre de Montréal.

QUAIAGE EXIGÉ DE LA PART DE TOUS LES NAVIRES OCÉANIQUES PASSANT PAR LES BASSINS DU CANAL DE LACHINE.

Sec. 28. La corporation pourra, à toute époque, percevoir les droits approuvés par le gouverneur en conseil, sur toutes les marchandises déchargées ou chargées dans le havre, transportées par rail sur les voies du havre ou déposées dans le havre, à l'exception des armes, munitions et effets d'habillement militaire et autres approvisionnements de guerre pour l'usage du gouvernement ou pour la

défense du Canada. 49 V., ch. 53, art. 2, *en partie*. Pour l'application du présent article, les bassins inférieurs du canal de Lachine seront censés former partie du havre de Montréal ; et la corporation pourra percevoir de tout navire entrant dans ces canaux par le havre, dans le but d'y décharger ou charger, à l'exception des bateaux de canal naviguant entre Montréal et les lieux au-dessus de Montréal, les mêmes droits qui peuvent se percevoir dans le havre, et sous les mêmes règles et les mêmes peines. A tous autres égards, les dits bassins inférieurs seront et demeureront sous la juridiction du ministre des Chemins de fer et Canaux. 18 V., ch. 143, art. 18 ; 40 V., ch. 53, art. 2 *en partie*.

Tous les colis livrés ou embarqués par les navires océaniques dans les bassins du canal Lachine (à l'exception de l'ancien bassin inférieur), auront à payer les droits suivants :—

	Par tonne.
Tous les articles et colis non autrement spécifiés	25 c.
Foin, paille, fer en gueuse et perlasse	20 c.
Pommes, paniers et leurs contenus, farine et farine de maïs, poisson, conserves, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bestiaux, moutons, pourceaux	15 c.
Ballast, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel.	10 c.
Houille et coke, grain et graines de toutes sortes	6 c.
Tarif spécial—Briques, 10 c. par mille ; bois de chauffage, 5c. par corde ; bois marchand, 10 c. par mille pieds mesure de planche.	
Or ou argent en lingots	Franc de port
Poussière de charbon	3 c.

Le droit d'entrée ne sera pas moindre que 5 centins dans chaque cas.

Toutes les marchandises déposées sur les quais du canal pour transbordement, ou transbordées dans le canal, ne paieront qu'un seul quaiage.

Quant au bois marchand qui aura payé les péages sur le canal Lachine et qui sera remis à bord de vaisseaux océaniques, le taux sera égal au tarif d'une section de canal, savoir : 3¾ centins par mille pieds, mesure de planches. Arr. du C., 26 janvier 1888. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, articles 98, 99, 100 et 101. Arr. du C., 18 mai 1892.

Sec.—29.—*Echelle de mesurage pour l'estimation des poids.*

Cendre, perlasse	3	barils à la tonne.
Pommes, fleur, maïs, pommes de terre	9	" "
Poissons, viandes, poix, goudron	7	" "
Chevaux	2	à la tonne.
Bestiaux	3	"
Moutons	15	"
Pourceaux	10	"

Arr. du C., 1er avril 1881. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, article 102.

PÉAGES SUR LE BOIS FLOTTÉ, ETC., QUI ENTRE AU BASSIN À LACHINE.

Sec. 30. Le tableau suivant indique les taux à percevoir sur le bois flotté, le bois marchand et le bois de chauffage qui entrent au bassin, à Lachine et dans le canal Lachine :—

Espèces de bois.	Pour le débarquement du b. marc., etc., y comp. l'usage du bassin et du quai pendant l'espace d'un mois.	Pour chaque mois successif de la saison de navigation.	Pour hivernage dans le bassin, ou au quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois, rond ou carré, de toutes espèces, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes	25	20	35
Bois, rond ou méplat, de toutes espèces, de moins de 12 x 12, par mille pieds cubes	20	15	30
Madriers et planches, y compris tous les bois sciés, en radeau, par mille pieds, mesure de planche	3	2	3
Billot de douze pieds de long ; si plus long, d'après la longueur du billot.	1	½	2
Flottes, par cent	10	5	10
Traverses, par cent	10	5	10
Poteaux et perches de clôtures, par mille	10	5	10
Douves, à barils, par mille	8	4	8
Douves, à pipes, par mille	8	4	8
Douves des Indes occidentales, par mille	8	4	8
Bois de chauffage sur les berges du canal, entre les écluses nos 3 et 5, et aussi sur les quais du bassin du canal à Lachine	3	3	3

Remarques.

Sec. 31. (*a*) On ne tiendra pas compte des fractions de saison de l'hivernage.

(*b*) Le bois de chauffage sera cordé le long de la berge à sa sortie du bateau de la manière et aux endroits déterminés par l'ingénieur surintendant.

(e) Les taux de péage relatifs au bois marchand deviendront en vigueur aussitôt que l'on aura terminé les estacades dans le canal Lachine. Arr. du C., 8 juin 1860. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, articles 103 et 104.

TARIFS POUR LES NAVIRES EN QUARTIERS D'HIVER DANS LE CANAL LACHINE.

Sec. 32. Les navires ayant à passer l'hiver dans le canal Lachine auront à acquitter les droits suivants, savoir : Pour chaque bateau, barge, chalan, ou autre embarcation jaugeant dix tonneaux ou moins, 70 centins par embarcation, pour l'hiver entier, et pour chaque dix tonneaux, en sus des premiers dix tonneaux, huit centins additionnels. Arr. du C., 22 août 1879. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, art. 97.

Sec. 32 (a.) Les taux ci-dessus s'appliqueront aussi au canal Welland. (A. C. 8 juin 1901.)

TARIF D'HIVERNAGE DANS LE CANAL RIDEAU.

Sec. 33. Le tarif pour l'hivernage des vaisseaux dans le bassin du canal à Ottawa, ou autres points situés le long de la ligne du canal Rideau, sera comme suit :

Dans le bassin du canal, Ottawa, vapeurs, par saison	$ 8 00
" " barges "	4 00
En dedans des écluses " vapeurs "	50 00
" à d'autres endroits " "	15 00

Si le ministre des Chemins de fer et Canaux le juge à propos, il a le pouvoir de garantir la propriété du gouvernement contre les dommages qui pourraient être causés par des incendies par le moyen de cautionnements à consentir par les propriétaires de vaisseaux en hivernage. Arr. du C., 19 mars 1887. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, art. 105.

TARIF D'HIVERNAGE DES VAISSEAUX DANS LES CANAUX ET LES ÉCLUSES DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Sec. 34. Les péages à solder pour les vaisseaux qui hivernent sur les canaux et les écluses de la rivière Ottawa sont réglés comme suit :

Dans le canal de Carillon, vapeurs, par saison	$ 8 00
" " barges, "	4 00
Canal de Grenville, vapeurs, par saison	8 00
" barges "	4 00
En dedans des écluses des canaux de Sainte-Anne, Carillon et Grenville, vapeurs, par saison	25 00
En dedans des écluses du canal de la Culbute, par saison	15 00

L'on prendra telles sécurités contre le feu au moyen de cautionnements que le ministre des Chemins de fer et Canaux jugera à propos. Arr. du C., 14 octobre 1892.

Sec. 35. On ne prélèvera aucun droit sur les vaisseaux qui prennent leurs quartiers d'hiver en dehors des écluses d'aucun des canaux du gouvernement. Arr. du C., 12 décembre 1889.

TARIF POUR LA RÉPARATION DES VAISSEAUX SUR LES BERGES DES CANAUX.

Sec. 36 (a) Les personnes se servant des berges du canal Lachine comme emplacement pour faire des réparations à leurs vaisseaux seront sujettes à un paiement de quatre dollars, exigé d'avance, pour chaque vaisseau ; la période que comprend chaque paiement est de six mois, et la permission pour entreprendre les opérations devra être obtenue de l'officier contrôleur, en conformité des règlements des canaux en vigueur.

(b) A défaut d'enlever les vaisseaux occupant ainsi les berges à l'expiration de la période mentionnée, si l'on n'a pas obtenu de nouvelle permission, tels vaisseaux seront vendus en vertu du 16e article des règlements des canaux. Arr. du C., 5 mars 1880. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, art. 106.

Sec. 37. Règlements concernant la réparation des vaisseaux sur les berges des canaux Lachine, Beauharnois et Chambly :—

(a) On n'exécutera de réparations qu'aux endroits indiqués et approuvés par l'ingénieur surintendant.

(b) A part et en sus des autres taux on imposera, sur chaque vaisseau halé ou placé sur la berge pour réparations, un tarif de un dollar, comportant le privilège de demeurer un mois à tel endroit, et un tarif additionnel d'un dollar sera prélevé pour chaque mois, ou partie de mois additionnel, pendant lequel le vaisseau y demeurera.

(c) Toutefois, au cas où un vaisseau amené sur la berge pour réparations y demeure durant tout l'hiver, on ne demandera que quatre dollars (en sus des tarifs d'hivernage ordinaires), la période ainsi comprise étant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.

(d) Tout vaisseau demeurant sur la berge du canal, après y avoir passé l'hiver, sera taxé d'un dollar par mois ou fraction de mois pendant lesquels il prolongera son séjour.

(e) Chaque vaisseau qui resterait plus d'une année amarré à la berge du canal payera un tarif de deux piastres par mois ou fraction de mois, calculé sur la période d'une année entière.

(f) Tous les taux de péage seront payables au bureau du percepteur, d'avance, le premier jour de chaque mois.

(g) Ces règlements doivent être compris comme s'appliquant à tous les cas où l'on se servira de la berge des canaux pour réparations de vaisseaux, que ces vaisseaux soient halés ou non. Arr. du C., 6 août 1881. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, art. 107.

TARIFS DES CALES SÈCHES.

Canal de la Vallée de la Trent.

Sec. 38. Les tarifs qui suivent seront imposés pour l'usage de la cale sèche de Bobcaygeon, et de toute partie des écluses du canal de la Vallée de la Trent, pendant l'hiver ou autre période plus courte.

Pour les vaisseaux.	Hivernage.	Par jour.	Par semaine.
De plus de 15 tonneaux	$30.00	$4.00	$12.00
De 15 tonneaux ou moins	20.00	3.00	10.00

(Arr. du C., 31 octobre 1890.)

Canal Rideau.

Sec. 39. Les règlements suivants régissant les péages sont maintenant établis et seront maintenus pour le service de la cale sèche du canal Rideau à Ottawa :—

(1)	Vapeurs entrant dans la cale sèche	$8.00
	Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée	2.50
(2)	Barges, entrée dans la cale sèche	5.00
	Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée	2.50
(3)	Yatchs à vapeur ou chaloupes	5.00
	Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée	2.50
(4)	Navires hivernant dans la cale sèche, depuis la fin de la navigation jusqu'au printemps suivant	50.00
	Pour toute journée pendant laquelle tel bateau demeure dans la cale sèche après l'ouverture de la navigation	8.00

(5) Aucun navire, de quelque classe que ce soit, ne pourra demeurer dans la cale sèche après une période de 6 jours, du moment qu'avis par écrit aura été donné par le maître-éclusier au propriétaire de ce navire, à l'effet que l'on a besoin de la cale sèche pour un autre navire, à moins qu'une convention ne soit intervenue entre les parties intéressées.

(6) Les honoraires d'entrée soldent tous les droits d'entrée et de décharge des vaisseaux.

(7) A moins de raisons spéciales, il n'est pas permis, pendant la durée de la navigation, d'assécher les écluses à Ottawa ou Hartwell dans le but de réparer les vaisseaux.

Les propriétaires de vaisseaux, de quelque classe que ce soit, seront tenus de prêter l'aide nécessaire pour l'ouverture et la fermeture des portes sous le contrôle de l'ingénieur surintendant.

Les propriétaires de vaisseaux seront dans tous les cas tenus de fournir tous les blocs, etc., pour tenir leurs vaisseaux sur lit durant les réparations nécessaires, et ils devront enlever tous débris, à la satisfaction complète du maître-éclusier, avant de sortir du bassin. (Arr. du C,, 28 décembre 1893.)

Sec. 40. Il ne sera pas permis de se servir de chevaux pour le halage, entre l'entrée inférieure du canal de Cornwall et l'écluse n° 20, durant les travaux d'élargissement de cette partie du canal.

(Arr. du C., 20 août 1890.)

Sec. 41. Attendu que la défense de se servir de chevaux pour les fins de halage entre l'entrée inférieure du canal de Cornwall et l'écluse n° 20, dans le cours des travaux pour l'élargissement du canal, a nécessité l'emploi de remorqueurs, et comme conséquence causé des dépenses additionnelles aux intéressés, il a été résolu que l'on donnerait passage libre à tous les remorqueurs employés exclusivement au remorquage sur cette section, entre l'entrée inférieure du canal et l'écluse n° 20, jusqu'à ce que les travaux mentionnés soient terminés. (Arr. du C., 27 septembre 1890.)

TARIF SPÉCIAL POUR 1902 SEULEMENT.

Sec. 42. Pendant la saison de 1902 les droits de canaux pour le passage des produits alimentaires suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, pour plein passage à l'est par le canal Welland, seront de dix centins par tonne, et pour plein passage à l'est par les canaux du Saint-Laurent, seulement dix centins par tonne ; le paiement des dits droits de dix centins par tonne par le canal Welland donnera à ces produits passage gratuit par les canaux du Saint-Laurent, ou par n'importe lequel de ces canaux. A. C., 1er avril 1902. Aussi des taux spéciaux ont été accordés au grain, etc., transportés sur les réseaux des chemins de fer O. A. et P. S. et Canada-Atlantique, de Depot-Harbour à Coteau-Landing, et puis par le canal jusqu'à Montréal, comme suit :—Blé, maïs, pois, orge, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, 2½ centins par tonne, et tout fret en vrac et empaqueté, 5 centins par tonne. (A. C., 1er avril 1902.)

Sec. 43 (*a*). Pendant la présente saison de navigation de 1902 il sera accordé, dans le cas de navires à vapeur spécialement nolisés pour le transport d'excursionnistes allant et revenant le même jour, une réduction de la moitié des péages ordinaires de passagers, pour passage dans les canaux de l'Etat, avec l'entente formelle qu'il ne sera pas transporté de fret dans ces excursions par les dits navires. (A. C., 25 avril 1902.)

Sec. 43 (*b*). Attendu que les droits de cananx pour passage par les canaux Welland et Saint-Laurent, pour douves et fonds de barils, sont de 40 centins par 1,000 dans le cas des matériaux ordinaires, tels que ceux des barils à sucre et à farine, tandis que dans le cas des douves et fonds de barils à sel, les droits sont de 8 centins seulement par 1,000.

Et attendu que demande est faite de faire disparaître cette distinction, pour la raison que les barils à sucre et à farine ont le même poids que les barils à sel.

Il plaît à Son Excellence, en vertu des dispositions du chap. 38 des Statuts revisés du Canada, intitulé "Acte concernant le département des Chemins de fer et Canaux", et par et avec l'avis du Conseil Privé du Canada, d'ordonner que la classe 5 du présent tarif de péages pour passage dans les canaux du Dominion, établi par arrêté en conseil du 25 mars 1895, soit, et il est par le présent modifié à l'effet, et à cet effet seulement, de faire disparaître la distinction entre les douves et fonds de barils ordinaires et ceux des barils à sel, et de rendre les droits payables pour ces articles—c'est à-dire les péages présentement prélevés sur les douves et fonds de barils à sel—uniformes sur tous les canaux du Dominion. (A. C., 28 mai 1897.)

PÉAGES SPÉCIAUX SUR LE SABLE ET LA PIERRE.

Sec. 43 (*c*). A la recommandation du ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux, le taux des péages sur le sable et la pierre employés dans la construction du pont que la Compagnie du chemin de fer Ottawa et New-York est à construire à Cornwall, a été réduit de 15 et 20 centins à 7½ et 10 centins respectivement. (A. C., 27 août 1898.)

ANNEXE B

CANAUX CANADIENS

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat et qui se rattachent aux lacs et rivières navigables sont les suivants :—

Premièrement.—Ligne directe de Montréal à la tête du lac Supérieur (navigation d'un tirant d'eau minimum de 14 pieds).

	Milles.
1. Canal Lachine	8½
Lac Saint Louis et fleuve Saint-Laurent	16
2. Canal Soulanges	14
Lac Saint-François et fleuve Saint-Laurent	33
3. Canal Cornwall	11
Fleuve Saint-Laurent	5
4. Canal de la Pointe Farran	1
Fleuve Saint-Laurent	10
5. Canal du Rapide Plat	3½
Fleuve Saint-Laurent	4
6. Canal des Galops	7¼
Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario	236
7. Canal Welland	26¾
Lac Erié, rivière Détroit, lac Saint-Clair, lac Huron, etc	580
8. Canal du Saut-Sainte-Marie	1¼
Du lac Supérieur à Port-Arthur	266
Total	1,223¼
A Duluth	1,357
Chicago	1,286

Deuxièmement.—D'Ottawa au lac Champlain.

1, canaux de Grenville ; 2, Carillon ; 3, Sainte-Anne ; 4, Chambly ; 5, Saint-Ours.

Troisièmement.—D'Ottawa à Kingston et Perth.

1. Canal Rideau.

Quatrièmement.—Du lac Ontario à Trenton, au lac Huron, à l'embouchure de la rivière Severn.

1. Canal de la Trent (non terminé).

Cinquièmement.—De l'océan aux lacs Bras-d'Or

1. Canal de Saint-Pierre.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint- Clair, Huron et Supérieur, ainsi que les canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Isle à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,200 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,343 milles. La distance jusqu'à Chicago est de 2,272 milles.

Du détroit de Belle-Isle à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 986 milles. De Québec à Montréal la distance est de 160 milles. En raison du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve entre ces deux endroits, particulièrement au lac Saint-Pierre, les vaisseaux qui tiraient plus de 10 à 12 pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer durant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du chenal fut définitivement arrêtée, mais ce ne fut qu'en 1844 que les travaux de dragage commencèrent. Cette année-là on commença à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet fut abandonné en 1847. En 1851 on commença le creusage du chenal actuel. A cette époque la profondeur du chenal à eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869 cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteignait une profondeur de 27½ pieds à eau basse, sur une distance de 108 milles à partir de Montréal, jusqu'à un point où la marée commence à se faire sentir. Ces travaux se continuent aux frais du gouvernement du Canada, qui en 1888, sous l'empire de l'acte 51 Vic., ch. 5, de la même année, prit à sa charge la dette contractée pour cet objet. Le chenal a une largeur minima de 300 pieds, qui se porte à 550 dans les courbes. Le chenal est indiqué par des feux et des bouées.

La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et ici commence le réseau des canaux du Sait-Laurent, grâce auxquels on évite les divers rapides obstruant le chenal en amont et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal du Saut-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent près de Trois-Rivières où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur sont ceux de Lachine, Soulanges, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, Murray, de Welland et du Saut-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 73 milles ; la chute totale directement évitée par les écluses est de 551 pieds, et le nombre d'écluses qu'un vaisseau aurait à passer de Montréal, tête de la navigation océanique, à la tête du lac Supérieur, est de 48. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois, ce dernier ne devant plus servir à la navigation.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal canadien du Saut-Sainte-Marie, ainsi que le canal des Chutes-Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. Ces deux canaux sont libres quant aux péages.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié comprend les écluses, dont voici les dimensions minima :—Longueur 270 pieds, largeur 45 pieds, profondeur d'eau sur les seuils 14 pieds. La longueur des vaisseaux qui pourront passer est restreinte à 255 pieds. A la Pointe-Farran, dans le canal du même nom, l'écluse a une longueur de 800 pieds. Une écluse semblable est construite à Iroquois, dans le canal des Galops, ce qui permet de faire passer toute une touée à la fois.

CANAL LACHINE.

Longueur du canal	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses	5
Dimensions des écluses	270 pieds par 45 pieds.
Chute totale des écluses	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils — à 2 écluses	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils — à 3 écluses	14 "
Largeur moyenne du canal neuf	150 "

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds x 45 pieds, peuvent encore s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Lachine, et permet d'éviter les rapides Saint-Louis, première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils sont à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

CANAL DE SOULANGES.

Longueur du canal	14 milles statutaires.
Nombre d'écluses d'ascension	4
" " de prise d'eau	1
Dimension des écluses	280 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	84 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	15 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface	164 "
Nombre de lumières à arc	219 de 2,000 bougies chacune.

Le canal s'étend depuis la Pointe des Cascades jusqu'à Coteau-Landing, évitant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

La distance de la tête du canal Lachine au pied du canal de Soulanges est de 16 milles.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal	11 milles statutaires.
Nombre d'écluses	6
Dimension des écluses	270 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	48 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	164 "

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 x 45, peuvent aussi s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall il y a un intervalle de 32¾ milles sur le lac Saint-François, qu'on est à rendre navigable pour les vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal	1 mille.
Nombre d'écluses	1
Nouvelle écluse	800 x 45 pieds.
Ancienne écluse	200 x 45 "
Chute totale des écluses	3½ pieds.
Hauteur de l'eau sur le seuil de la nouvelle écluse	14 "
Hauteur de l'eau sur le seuil de l'ancienne écluse	9 "
Largeur du canal au fond	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran la distance par le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran et de passer toute la touée à la fois. Les vaisseaux qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal	$3\frac{2}{3}$ milles.
Nombre d'écluses	270 x 45 pieds.
Dimensions des écluses	$11\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	152 "

On peut aussi se servir de la vieille écluse de 200 x 45 pieds, à 9 pieds d'eau sur les buscs.

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $10\frac{1}{2}$ milles. Ce canal a été construit afin de permettre aux vaisseaux d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent sautent les rapides sans danger.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	$7\frac{1}{3}$ milles.
Nombre d'écluses	3
Dimensions des écluses { dont une est une écluse	2—270 x 45 pieds.
" { de prise d'eau	1—800 x 45 "
Chute totale des écluses	$15\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 ,,
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	144 "

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $4\frac{1}{2}$ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	$5\frac{1}{6}$ milles.
Largeur au fond	80 "
Largeur à la surface de l'eau	120 "
Profondeur à compter du plus bas niveau du lac.	11 "

Pas d'écluses.

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et du lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

CANAL WELLAND.

Ligne principale de Port-Dalhousie, lac Ontario, à Port-Colborne, lac Erié.

	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal	$27\frac{1}{2}$ milles.	$26\frac{3}{4}$ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3)		2
Nombre d'écluses { d'ascension	26	25
Nombre d'écluses { de prise d'eau	1	1
Dimensions	1 écluse 200 x 45 1 " 200 x 45 1 (de partage) 230 x 45 24 éclutes 150 x 45	270 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	$326\frac{3}{4}$ pieds	$326\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	$10\frac{1}{4}$ "	14 "

BRANCHES DE DA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—	
De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland	2,622 pieds.
Du canal, à Welland, à la rivière, par l'écluse à l'aqueduc	300 "
De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara	1,020 "
Nombre d'écluses.—Une à l'aqueduc, et une à Port-Robinson	2
Dimensions des écluses	150 x 26½ pieds.
Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 " 10 pouces.

RIGOLE D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE

Longueur du canal	21 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 "
Chute totale des écluses	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal	1¾ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	185 x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	11 "

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario à Port-Dalhousie, une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburg, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 580 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron, et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Saut. A partir du Saut jusqu'à Port-Arthur la distance par le lac Supérieur est de 226 milles, et jusqu'à Duluth de 400 milles.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Longueur du canal, entre les extrémités des jetées à l'entrée	5,967 pieds.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	200 x 60 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau de l'eau)	20 pieds et 3 pouces.
Chute totale	18 "
Largeur du canal au fond	141 " 8 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur sur le

territoire canadien. Comme il a été constaté que la pile en maçonnerie du pont du Pacifique sur le canal, pile construite dans le chenal du canal, était un obstacle à la navigation, on l'a enlevée, et le pont tournant couvre maintenant la largeur entière du chenal ou le prisme du canal.

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal Lachine, ainsi que par la région navigable en bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa ; et de là par la rivière et le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal de Lachine, voici quels sont les ouvrages qui ont été exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation :—

Canaux de l'Ottawa.

L'écluse de Sainte-Anne.
Le canal de Carillon.
Le canal de Grenville.
Le canal Rideau.

La différence du niveau (non compris celui du canal de Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du port de Montréal :—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal de Lachine	8½	
Du canal de Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23
Ecluse Sainte-Anne et jetées	⅛	23
De l'écluse Sainte-Anne au canal Carillon	27	50
Canal Carillon	¾	51
Du canal Carillon au canal Grenville	6¼	57
Canal Grenville	¾	63
Du canal Grenville à l'entrée de la navigation du canal Rideau	56	119
Navigaton du Rideau aboutissant à Kingston	126½	245

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal	⅛ mille.	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1	1
Dimensions de l'écluse	190 x 45 pieds.	200 x 45 pieds.
Chute totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	6 "	9 "

Cette écluse, avec jetées de direction en amont et en aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal	$\frac{3}{4}$ mille.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	16 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon il y a un intervalle navigable de 27 milles par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal	$5\frac{3}{4}$ milles.
Nombre d'écluses	5 "
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	$43\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides du Long-Saut, est à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa ; jusque-là la navigation sur la rivière Ottawa ne rencontre aucun obstacle.

NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	$126\frac{1}{4}$ milles.
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston	35 d'ascension. 14 de chute.
Chute totale . . . . $446\frac{1}{2}$ pds.	$282\frac{1}{4}$ d'ascension et 164 de chute. à l'eau haute.
Dimensions des écluses	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds.
Profondeur navigable sur les différents biefs	$4\frac{1}{2}$ "
Largeur du canal au fond	60 pieds dans la terre. 54 " le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau	80 " la terre.

CANAL DE PERTH.

Longueur du canal	6 milles.
Nombre d'écluses	2 "
Dimensions des écluses	134 x 32 pieds.
Chute totale	26 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds 6 pouces.
Longueur du barrage	200 pieds.
Largeur du canal au fond	40 " 40 pieds dans le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau	60 " l'argile.

Ce bras du canal rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau en haut, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on a amenées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation :—

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston par la rivière Cataraqui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories :—

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe.

2. Les biefs de descente de l'est pour Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau.

3. Les biefs de descente du sud-ouest, pour Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase et ses tributaires, autrefois appelé lac du Diable, qui se jette dans le lac Opénicon.

Le lac Opénicon reçoit les eaux du lac au Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment, à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraqui. Grâces aux digues établies sur divers points, on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

RIVIÈRE RICHELIEU ET LE LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal ; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse de Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La longueur de Sorel à la frontière est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York la distance est de 330 milles.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York :—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales.
	Milles.	Milles.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	14	14
De l'écluse de Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur	$\frac{1}{8}$ mille.
Nombre d'écluses	1
Dlmensions de l'écluse	200 x 45 pieds.
Chute totale	5 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 pieds à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal de l'est	300 pieds.
" " " l'ouest	690 "

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, le Richelieu est divisé en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

La profondeur du Richelieu entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly est de 7 pieds, et la distance est de 32 milles.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur du canal	12	milles.	
Nombre d'écluses	9	"	
Dimensions des écluses :—			
Ecluse de prise d'eau n° 1 à Saint-Jean	122	pieds	de 22½ à 24 pieds de large.
" d'ascension n° 2	124	"	
" " 3, 4, 5, 6	118	"	
" " 7, 8, 9, écluses accolées.	125	"	
Ascension totale par les écluses	74	"	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7	"	
Largeur du canal au fond	36	"	
" " à la surface de l'eau.	60	"	

Le canal de Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

CANAL DE LA TRENT.

Le terme "Canal de la Trent" s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années, il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel que modifié :—

Par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, du Daim, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac du Baume, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trent ; du lac du Baume par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe ; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, la distance totale étant d'environ 200 milles, dont il n'y aura que 15 ou 20 de réellement canalisés.

L'exécution entière de ce projet commencée en 1837 par le gouvernement impérial fut subséquemment remise à une époque ultérieure. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables, et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac à l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles de Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des biefs navigables et de ceux qui ne le sont pas.

	Navigables. Milles.	Innavigables. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux Rapides des Neuf-Milles	—	9
Des Rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heely	—	14½
Du barrage des chutes de Heely à Peterboro'	51¾	
De Peterboro' à Lakefield	—	9
De Lakefield à un point au delà du lac du Baume	61	—
	132¼	32¾
Distance totale, de la baie de Quinté à un point au delà du lac du Baume		165
De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à 48¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry, à la tête du lac Scugog		27

Les constructions grâces auxquelles la navigation de la Trent a été améliorée sont les suivantes : canaux avec écluses et ponts à la Pointe de Young, aux rapides Burleigh, Lovesick, aux rapides Buckhorn, Bobcaygeon, aux chutes Fénelon et Rosedale, ainsi que des barrages à Lakefield et à la Pointe de Young, aux chutes Burleigh, Lovesick, Buckhorn, Bobcaygeon et aux chutes Fénelon. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro', et le lac du Baume, tête du réseau, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterboro', le barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabi maintient la navigation depuis le lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young en montant.

A la Pointe de Young, à 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux jusqu'au pied du canal de Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides de Burleigh, à 10 milles de la Pointe de Young, un canal d'environ 2¼ milles permet d'éviter les rapides de Burleigh et de Lovesick et relie le lac Pierreux à la baie du Daim (*Deer*).

Aux rapides de Buckhorn, à 7 milles des rapides de Burleigh, il y a un canal d'environ un quart de mille de long.

A Bobcaygeon, à 15¾ milles des rapides de Buckhorn, un barrage de 553 pieds de long règle le niveau de l'eau jusqu'aux chutes de Fénelon.

Aux chutes de Fénelon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ci-suit une liste des écluses avec leurs dimensions :—

1 écluse à Rosedale (entretenue par le gouvernement de l'Ontario), 100′ x 30′ x 4′ 6″ à 6′ 6″ profondeur d'eau sur les buscs.

2	écluses à	Fénelon	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6″	profondeur d'eau sur les buscs
1	"	Lindsay	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6″	" "
1	"	Bobcaygeon	134′ x 33′ x 5′ 8″ à 7′ 0″	" "
1	"	Buckhorn	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 0″	" "
1	"	Lovesick	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 4″	" "
2	"	Burleigh	134′ x 33′ x 6′ 0″ à 8′ 0″	" "
1	"	la Pointe Young (construction du gouvernement provincial)	134′ x 33 x 5′ 0″ à 14′ 0″	profondeur d'eau sur les buscs.
1	"	Peterborough	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 10′ 0″	profondeur d'eau sur les buscs.
1	"	Hastings	134′ x 33′ x 7′ 0″ à 10′ 6″	" "
1	"	Chisholm's	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 8′ 6″	" "

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Longueur du canal	Environ 2,400 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	55 pieds.
Ecluse	Une écluse de marée, 4 portes doubles.
Dimensions	200 x 48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	18 pieds à l'eau la plus basse.
Profondeur d'eau dans le canal	19 "
Montant et baissant extrêmes de la marée dans la baie Saint-Pierre	4 "

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de large et débouche dans l'océan Atlantique.

CANAL BEAUHARNOIS.

Longueur du canal	12 milles statutaires.
Nombre d'écluses	9
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale	$82\frac{1}{2}$ "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	120 "

Comme le nouveau canal de Soulanges est aujourd'hui ouvert à la navigation, il est à supposer que l'on abandonnera la navigation du canal de Beauharnois.

NAVIGATION DU SAINT-LAURENT—TABLEAU DES DISTANCES.

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE À PORT-ARTHUR, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de navigation.	Milles statutaires. Intermédiaires.	Milles statutaires. Total jusqu'au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cap Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap Whittle	Pointe Ouest, Anticosti	"	201	441
Pointe Ouest, Anticosti	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	"	6	649
Rimouski	Bic	"	12	661
Bic	Ile-Verte	"	39	700
Ile-Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	"	126	826
Québec	Trois-Rivières	" tête de marée	74	900
Trois-Rivières	Montréal	"	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15¼	1,009¾
Beauharnois	Ste-Cécile	Canal Beauharnois	11¼	1,021
Ste-Cécile	Cornwall	Lac Saint-Louis	32¾	1,053¾
Cornwall	Dickinson's-Landing	Canal Cornwall	11½	1,065¼
Dickinson's-Landing	Pointe Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe Farran	Extrém. supér. de l'île Croyle	Pointe-Farran	¾	1,071
Extré. supér. de l'île Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Fleuve Saint-Laurent	10½	1,081½
Williamsburg	Rapide Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085½
Rapide Plat	Village de la Pointe-Iroquois	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la Pte-Iroquois	Extrém. supér. de la Presqu'Ile	Canal de la Pte-Iroquois	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe Cardinal, Edwardsburg	Canal de la Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe Cardinal	Tête des Rapides des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapides des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	"	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	26¾	1,360¾
Port-Colborne	Amherstburg	Lac Erié	232	1,592¾
Amherstburg	Windsor	Rivière Détroit	18	1,610¾
Windsor	Pied de l'île Ste-Marie	Lac Saint-Clair	25	1,635¾
Pied de l'île Ste-Marie	Sarnia	Rivière Saint-Clair	33	1,668¾
Sarnia	Pied de l'île St-Joseph	Lac Huron	270	1,938¾
Pied de l'île Saint-Joseph	Pied du Saut Ste-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,985¾
Saut Ste-Marie	Tête du Saut Ste-Marie	Canal du Saut-Ste-Marie	1	1,986¾
Tête du Saut Ste-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,993¾
Pointe-aux-Pins	Port-Arthur	Lac Supérieur	266	2,259¾
Port-Arthur au lac Shebandowan			45	
Lac Shebandowan à North-West-Angle			312	
North-West-Angle à Winnipeg			95	
Pointe-aux-Pins à Duluth			390	

Des 2,259¾ milles du Détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, 71 milles sont de navigation artificielle et 2,188¾ de navigation ouverte.

Du Détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale du lac Supérieur à la tête de marée est d'environ 600 pieds.

Le voyage par bateau à vapeur de Collingwood à Port-Arthur est de 532 milles.

TABLEAU des distances des stations entre les cités d'Ottawa et de Kingston.

N° de la station.	Nom de la station.	Distance d'Ottawa.	Écluses. N°	Écluses. Ascension à l'eau basse.	Barrages. N°	Barrages. Longueur.	Barrages. Hauteur	Longueur en milles du canal artificiel à chaque station.
		Milles.		Montée. pds. pcs.		Pieds.	Pieds.	
1	Ottawa	0	8	82 0	3	230 1,320 1,616	13 33 14	
2	Hartwell	4¼	2	22 0	....	100	28	4·00
3	Hogsback	5½	2	13 6	1	320	60	
4	Black-Rapids	9½	1	10 0	1	300	12	0·13
5	Long Island	14¾	3	27 0	3	850	68	0·13
6	Burritt	40¾	1	10 6	1	240	14	1·50
7	Nicholson	43¾	2	15 2	1	500	9	0·50
8	Clowes	44½	1	10 0	1	481	16	0·05
9	Merrickville	46¾	3	25 0	1	150	6	0·33
10	Maitland	55	1	4 9	1	270	8	0·13
11	Edmunds	59½	1	10 10	1	3,3	8	0·06
12	Old-Slys	60½	2	15 6	1	250	20	0·25
13	Smith's-Falls	61½	4	33 9	2	600	24	0·13
14	First-Rapids ou Poonamalie	64	2	7 9	1	260	5	1·25
15	Narrows	83¼	1	4 0	1	600	9	0·06
	Ascension totale à l'eau basse	....	....	292 3				
				Chute.				
16	Isthmus	87½	1	4 0	....	....	....	1·25
17	Chaffey	92	1	12 6	....	....	....	0·13
18	Davis	94½	1	9 0	1	300	15	0·06
19	Jones-Falls	97¼	4	60 0	1	300	60	0·25
20	Brewer's-Upper-Mills	108¼	2	19 0	1	200	20	1·75
21	" Lower-Mills	110	1	14 2	1	200	12	4·25
22	Kingston-Mills	120¼	4	46 8	1	6,042	14	0·25
23	Kingston	126¼	....	....	....	....	....	....
	Chute totale à l'eau basse	....	....	165 4	....	....	....	....
	Total	....	47	....	24	15,472	....	16·46

PARTIE VI

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

À VAPEUR ET ÉLECTRIQUES

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER À VAPEUR

DU

CANADA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1903

Compilée par M. Thomas Ridout, I.C., de rapports assermentés fournis par les différentes compagnies de chemins de fer.

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Député du ministre et ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant le développement des chemins de fer du Canada, d'année en année, depuis l'ouverture de la première ligne en 1836.

Année.	Milles en exploitation.	Année.	Milles en exploitation.
1835	0	1870	2,617
1836	16	1871	2,695
1837	16	1872	2,899
1838	16	1873	3,832
1839	16	1874	4,331
1840	16	1875	4,804
1841	16	1876	5,218
1842	16	1877	5,782
1843	16	1878	6,226
1844	16	1879	6,858
1845	16	1880	7,194
1846	16	1881	7,331
1847	54	1882	8,697
1848	54	1883	9,577
1849	54	1884	10,273
1850	66	1885	10,773
1851	159	1886	11,793
1852	205	1887	12,184
1853	506	1888	12,585
1854	764	1889	12,585
1855	877	1890	13,151
1856	1,414	1891	13,838
1857	1,444	1892	14,564
1858	1,863	1893	15,005
1859	1,994	1894	15,627
1860	2,065	1895	15,977
1861	2,146	1896	16,270
1862	2,189	1897	16,550
1863	2,189	1898	16,870
1864	2,189	1899	17,250
1865	2,240	1900	17,657
1866	2,278	1901	18,140
1867	2,278	1902	18,714
1868	2,270	1903	18,988
1869	2,524		

TABLEAU SOMMAIRE des chemins de fer à vapeur pour les exercices terminés le 30 juin 1902 et le 30 juin 1903.

	Etat comparatif.	
	30 juin 1902.	30 juin 1903.
Milles de chemins de fer terminés (voie construite)	18,868	19,077
" voies de garage	2,829	2,953
" rails de fer, ligne-mère	107	101
" " d'acier "	18,761	18,976
" " " " double voie	647	695
Capital versé (y compris les quatre item suivants)	1,098,852,206	1,146,550,769
Primes payées par les gouvernements (fédéral et provinciaux)	185,182,371	189,874,202
Prêts faits " " "	30,613,214	20,613,214
Actions souscrites par les gouvernements (provinciaux seulement)	300,000	300,000
Subventions municipales payées	16,465,604	16,551,044
Milles de chemin de fer en exploitation	18,714	18,988
Recettes brutes	83,666,503	96,064,527
Frais d'exploitation	57,343,592	67,481,524
Recettes nettes	26,322,911	28,583,003
Voyageurs transportés	20,679,974	22,148,742
Marchandises transportées (tonnes)	42,376,527	47,373,417
Milles parcourus par les trains	55,229,856	60,382,920
Voyageurs tués	19	53
Nombre d'élévateurs	275	296
" de passages à niveau, gardés—chemins publics	205	221
" " non gardés "	12,740	12,829
" de ponts au-dessus de la voie	452	468
" de chemins publics sous traverses	175	299
" de passages à niveau d'autres chemins de fer	244	256
" de raccordements avec " "	365	374
" " des embranchements	224	223
" de locomotives en propriété	2,344	2,488
" " louées	100	99
" de wagons-lits et wagons-salons en propriété	268	290
" " " loués	13	14
" de voitures de 1re classe en propriété	1,117	1,106
" " " louées	49	42
" " 2e classe et d'immigrants en propriété	562	579
" " " " louées	11	11
" de wagons à bagage, wagons-poste et de messageries en propriété	657	796
" " " " " loués	24	22
" " réfrigérateurs en propriété	786	979
" " " loués	271	242
" " à bestiaux et wagons fermés en propriété	45,291	49,652
" " " " loués	3,499	3,455
" " plates-formes en propriété	15,298	17,784
" " " loués	536	501
" " à houille et wagons à bascule en propriété	7,500	7,356
" " " " loués	236	283
" de fourgons de conducteurs en propriété	1,118	1,107
" " " loués	24	122
" de wagons à outillage en propriété	1,009*	1,070*
" " " loués	5	4
" de charrues à neige en propriété	308	308
" " louées	5	5
" de *flangers* en proprité	302	345
" " loués	2	2
Compris dans ce qui précède—		
" de wagons à freins pneumatiques en propriété	54,201	63,788
" " " loués	3,910	4,348
" " à accouplements automatiques en propriété	62,456	71,964
" " " " loués	4,426	4,572

* Y compris pelles à vapeur, sonnettes, wagons-réservoirs, wagons à matériel, wagons à gravier, wagons-pensions, etc.

CAPITAL nominal acquitté au 30 juin 1903.

—	Milles construits.	Somme.	Par mille.	Observations.
		$ c.	$ c.	
Capital-actions ordinaires	19,078	346,923,487 32	18,184 48	
" privilégiées	19,078	136,846,824 94	7,173 02	
Dette garantie par obligations	19,078	424,100,761 89	22,229 83	
Aide du gouvernement fédéral	19,078	177,677,688 95	9,313 22	
" de l'Ontario	7,142	8,418,577 69	1,178 74	Egal à une moyenne de $1,719.77 par mille sur tout le parcours.
" de Québec	3,492	16,445,242 16	4,709 40	
" du Nouveau-Brunswick	1,445	4,542,939 71	3,143 90	
" de la Nouvelle-Ecosse	1,050	2,090,091 35	1,990 56	
" de l'Ile du Prince-Edouard	209	.....	.....	
" du Manitoba	2,225	1,275,377 50	573 21	
" de la Col.-Britannique	1,421	37,500 00	26 39	
" des Terr. du Nord-Ouest	2,094	.....	.....	
Aides des municipalités de l'Ontario	7,142	12,189,104 80	1,706 68	Egal à une moyenne de $867.55 par mille sur tout le parcours.
" de Québec	3,492	3,118,519 20	893 05	
" du Nouveau-Brunswick	1,445	336,500 00	232 34	
" de la Nouvelle-Ecosse	1,050	356,559 17	339 57	
" de l'Ile du Prince-Edouard	269	.....	.....	
" du Manitoba	2,225	490,600 00	220 49	
" de la Col.-Britannique	1,421	37,500 00	26 39	
" des Terr. du Nord-Ouest	2,094	22,261 29	10 63	
Capital provenant d'autres sources	19,098	11,641,233 00	610 19	
Total du capital payé	18,868	1,146,550,768 97	58,238 93	

PRÊTS de gouvernements et de municipalités, bonis, etc., promis à des chemins de fer terminés ou dont la construction est commencée, jusqu'au 30 juin 1903.

—	$ c.
Gouvernement fédéral	128,971,602 33
" de l'Ontario	9,708,377 69
" de Québec	17,561,089 08
" du Nouveau-Brunswick	4,589,439 71
" de la Nouvelle-Ecosse	2,661,756 53
" du Manitoba	1,275,377 50
" de la Colombie-Britannique	37,500 00
Municipalités de l'Ontario	12,294,104 80
" de Québec	4,875,074 00
" du Nouveau-Brunswick	361,500 00
" de la Nouvelle-Ecosse	526,559 17
" du Manitoba	595,600 00
" de la Colombie-Britannique	37,500 00
Territoires du Nord-Ouest	25,000 00
	237,520,480 81

CONCESSIONS DE TERRAINS par le gouvernement à des chemins

N°	Acte autorisant la subvention.	Nom du chemin de fer.	Gouvernement.
1	48-49 Vic., c. 60 50-51 Vic., c. 22 52 Vic., c. 2.	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta—ligne-mère, Dunmore à Lethbridge	Fédéral
2	52 Vic., c. 4 52 Vic., c. 3	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta—de Lethbridge à la frontière internationale	"
3	53 Vic., c. 4	Calgary et Edmonton	"
4	44 Vic., c. 1	Canadien du Pacifique (ligne-mère)	"
5	53 Vic., c. 4	Canadien du Pacifique—Embranchement Deloraine et Napinka	"
6	53 Vic., c. 4	" " Glenboro' et Souris	"
7	53 Vic., c. 4 54 Vic., c. 10	" " Kemnay et Estevan	"
8	57-58 Vic., c. 6	" " Pipestone	"
9	62-63 Vic., c. 57	‡Canadian-Northern	"
10	49 Vic., c. 11	Grand-Nord-Ouest-Central	"
11	48-49 Vic., c. 60	Manitoba et Nord-Ouest (ligne-mère)	"
12	49 Vic., c. 11	" " embranchement depuis Binscarth	"
13	57-58 Vic., c. 6	Saskatchewan et Ouest	"
14	53 Vic., c. 4	Manitoba et Sud-Est	"
15	54-55 Vic., c. 10 48-49 Vic., c. 10	Manitoba et de Colonisation du Sud-Ouest	"
16	48-49 Vic., c. 60 50-51 Vic., c. 23	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	"
17	...	Baie de James	Ontario
18	63 Vic., c. 30	Algoma-Central et Baie-d'Hudson	"
19	...	Québec et Lac Saint-Jean	Québec
	...	" " "	"
20	...	Yarmouth et Annapolis—dans le ch. de fer Dominion-Atlantique	Nouvelle-Ecosse.
21	...	Colombie et Kootenay	Col.-Britannique
22	...	Colombie et de l'Ouest	"
23	...	Esquimalt et Nanaïmo	"
24	...	Kaslo et Slocan	"
25	...	Nelson et Fort-Sheppard	"
26	57 Vic., c. 39	Sud de la Colombie-Britannique	"

* Après des efforts réitérés pour obtenir un état des montants réalisés de la vente de ces terres, les
† Vendu au gouvernement fédéral à $1.50 l'acre. ‡ Par 62-63 Vic., session 1899, chap. 57, 75 et 80, la
le Manitoba et Sud-Est, et le chemin de fer Ontario et Rivière-La-Pluie, furent amalgamés sous le titre de
compagnie.

de fer construits ou en voie de construction, au 30 juin 1903.

Milles subventionnés.	Acres concédées par mille.	Total d'acres concédés.	Acres vendus par les compagnies de chemin de fer.	Montant réalisé.	——
				$ c.	
109·50	6,400	700,800	1,763,237·29	2,332,869 54	Vendu 616,254 acres de plus que la subvention fédérale.
64·42	6,400	413,568			
340·00	6,400	2,176,000	*1,481,046	*	
.....	.....	25,000,000	†6,793,014	10,189,521 00	
18·01	6,400	115,264	6,092,218	29,481,339 40	
45·24	6,100	289,536			
156·86	6,400	1,003,904			
31·30	6,400	200,320			
1,025·00	Div. A., 6,400 " B., 12,800 " C., 6,400	9,280,000	110,197	354,800 31	
50·00	6,400	320,000	Auc. rapp. des	terres vendues.	
530·00	6,400	2,918,400	*1,187,487	*1,950,522 10	*D'après le rap. de 1900, maint. aff. au C.C.P., mais les terres poss. p. l. por. prim. d'obl. dont on n'a reçu auc. rapp. sur la vente des terres.
26·00	6,400				
15·47	6,400	99,008			
98·10	6,400	627,200	.....	.....	Dans le Canadian-Northern.
218·25	6,400	1,396,800	743,186·73 Emp. de v.	3,042,491 45 198,489 29	
253·96	6,400	1,625,344	128,000 998,200	121,600 00 *	
55·00	6,400	352,000			
175·00	5,000	875,000	Aucun.	Nil.	
200·00	7,400	1,480,000	Aucun.	Nil.	
.....	.....	150,000	Auc. rapp. des	terres vendues.	
.....	.....	190,000	22,811·40 Emp. de v	51,424 80 230,049 54	Affermé au chemin de fer C.P.
.....	.....	2,500,000	Auc. rapp. des	terres vendues.	Affermé au chemin de fer C.P.
.....	.....	2,500,000	285,495	879,004 35	
.....	.....	212,763	Emp. de v. 4,965·02	1,100 00 16,424 00	
.....	.....	608,256	12,296	343,567 96	
187·79	20,000	3,755,733	200	320 00	

compagnies ont manqué de donner l'information—en conséquence le rapport dans ce sens est incomplet. Compagnie de chemin de fer et du canal du Lac Manitoba, le chemin de fer Great-Northern de Winnipeg, chemin de fer Canadian-Northern, tous les droits des quatre compagnies étant acquis par la nouvelle

ACCIDENTS suivis de mort pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903.

——	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres tués.	Total tués.
Tombés des wagons ou des locomotives	9	34	5	48
En embarquant ou débarquant des trains en mouvement	3	8	5	16
En préparant les trains	.....	5	.....	5
En mettant la tête ou les bras en dehors des châssis	.....	.....	.....	.....
En attelant les wagons	.....	18	1	19
Collisions et déraillements	35	55	2	92
Frappés par des locomotives ou des wagons à des traverses de routes publiques	.....	1	52	53
En marchant ou étant sur la voie	4	42	112	158
Explosions	.....	.....	.....	.....
Frappant contre des ponts	.....	3	1	4
Autres causes	2	20	3	25
Total, tués	53	186	181	420

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer du Canada, 30 juin 1903.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	De Lethbridge, dans le district d'Alberta, T.N.-O., à Coutts, sur la front. intern., largeur de la voie, 3 pds. La partie de Dunmore à Lethbridge, 107 milles, a été changée à 4 pds 8½ pcs, et affermée au chemin de fer du Pacifique Canadien le 29 novembre 1893.	.....	64·62
Alberta-Sud	Embranchement de la jonction Harvey à Alma, N.-B.	16·00	
	Embranch. de Harvey, Albert à Harvey-Bank, N.-B.	3·00	
			19·00
Algoma-Central et B.-d'Hudson	Saut-Sainte-Marie au Lac Spruce—Ligne-mère.	64·25	
	Embranch.—Michipicoten à Helen-Mines	12·00	
	" Jonction Josephine à Josephine Mines.	10·50	
	Lac à la Truite à Aweres	2·00	
	20-milles à Maple-Camp	1·00	
	Lac Wilde à Breiting Mine	2·00	
			94·75
Baie-des-Chaleurs sous le système de l'Atlant. et Lac-Supérieur	De la gare Métapédia, sur le C.C.P., à Paspébiac, 100 milles.	.....	100·00
	De Paspébiac à Port-Daniel, 21 milles en construction.		
Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté	De Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction Deseronto, chemin de fer Grand-Tronc		
Bedlington et Nelson	De Kuskonook à Bedlington, C.-B	.....	4·00
		.....	15·20
Yukon-Britannique	De White-Pass à White-Horse-Spur, C.-B., et embranchement à White-Horse	.....	90·32
Bouctouche et Moncton	De Moncton, sur l'Intercolonial, à Bouctouche, N.-B.	.....	32·00
Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie	De Brockville à Westport, Ont	.....	45·00
Bruce-Mines à Algoma	De Bruce-Mines à Rock-Lake	.....	16·62
Calgary et Edmonton	De Calgary à Edmonton	190·97	
	" McLeod, district d'Alberta	104·96	
			295·93
Canada-Atlantique, comprenant le chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	De la cité d'Ottawa à sa jonction avec le Grand-Tronc à Lacolle et à la frontière des Etats-Unis. Traverse le St-Laurent à Coteau sur un pont. Se raccorde au chemin de fer Grand-Tronc à Coteau et à Lacolle, et d'Ottawa à Depot-Harb., lac Huron, près P.-Sound.	.....	400·30
Comtés du Centre — Affermé au Canada-Atlantique.	De Glen Robertson, sur le Canada-Atlantique, à Hawkesbury, Ont	21·00	
	De South-Indian, sur le Canada-Atlant., à Rockland.	16·40	
			37·40
Canadian-Northern	Port-Arthur à Winnipeg	438·80	
	Beaver à Erwood	295·42	
	Embranch.—Jonction de Stanley à Gunflint Lake	66·90	
	" " de Carman à Carman	43·70	
	" " de Neepawa à Neepawa	33·20	
	" " des Plaines Gilbert à Erwood	190·70	
	" " de Sifton à Winnipegosis	21·20	
			831·00
Cie de chemin de fer et de houille du Canada, ci-devant Joggins	Gare de Maccan, chemin de fer Intercolonial, aux mines de houille de Joggins	.....	12·00
Canada-Sud	Ligne-mère—De Windsor, Ont., au Pont Suspendu	226·18	
	Emb. d'Amherstburg—De Essex-Centre à Amherstb'g	16·83	
	" de St-Clair—De la jonct. de St-Clair à Courtright	62·63	
	" de Fort-Erié—De F.-Erié à la jonct. de Welland.	17·50	
	" d'Erié à Niagara—Du Vieux Fort-Erié à Niagara	30·60	
	" de Oil-Springs—De Oil-Springs à Oil-City	5·50	
Affermé	Sarnia, Chatham et Erié—De Oil-City à Petrolia	7·00	
"	Leamington et Saint Clair—De Comber à Leamington	15·95	
			382·19

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Distance. Total.
Canada-Est	Ci-devant Nord-Ouest et Ouest du N.-Brunswick—			
	De Gibson, en face de la cité de Frédéricton, à Chatham-Junction, sur l'Intercolonial		107·00	
	Chatham-Junction à Chatham et Logieville, *via* Nelson		20·00	
	De Blackville à Indiantown		9·00	
				136·00
Canadien du Pacifique : En propriété	Ligne-mère—De Québec à la jonction Saint-Martin		159·80	
	" De Montréal à Ottawa		120·30	
	" D'Ottawa à Bonfield		223·60	
	" De Bonfield à Vancouver		2,561·00	
				3,064·80
	Embr.—De Dunmore à la Passe-du-Nid-du-Corbeau		213·60	
	" De la jonction des Piles aux Grandes-Piles		26·90	
	" De la jonction de Berthier à Berthier		2·00	
	" De la jonction de Joliette à Saint-Félix		16·80	
	" De la jonction de Ste-Thérèse à St-Jérôme		13·60	
	" " " à St-Eustache		6·00	
Montréal et de l'Ouest	" De Saint-Jérôme à Labelle		66·90	
	" De la jonction de Saint-Lin à Saint-Lin		15·00	
	" De la g. de Buckingham au vil. de Buckingham		4·20	
Ch. de fer Brockville et d'Ottawa.	" De la jonction de Carleton à Brockville		45·00	
	" De Sudbury au Saut-Sainte-Marie		178·90	
	" De Sudbury aux Mines de Cuivre		5·60	
	" De Dyment à Ottamine		7·00	
	" De Molson au Lac-du-Bonnet		22·00	
	" De McGregor à Wellwood		26·10	
	" De la jonction de Winnipeg à Emerson		64·50	
	" " " à Manitou		101·10	
	" " " à emb. Winnipeg		50·00	
	" De Rosenfeldt à Gretna		13·70	
	" De la jonction *Air Line* à Foxton		37·30	
	" De Souris	Kenmy à Estevan	156·20	
		Glenboro' à Souris	45·70	
		Deloraine à Napinka	18·60	
	" De la jonction de Monteith à Arcola		94·80	
	" De North-Portal à Pasqua		160·30	
	" De la jonction de New-Westminster à Newminster		8·20	
Colonisat. du Lac Témiscamingue.	" De Mattawa à Kippewa		48·00	
	" De Mission-Junction à Mission		10·00	
	" De Revelstoke à Arrow-Head		27·70	
	" De Vancouver à Coal-Harbour		1·20	
	" De Trois-Fourches à Sandon		4·20	
	" De Wood-Bay à Mowbray		16·30	
	" De la jonction North-Star à Kimberly		19·40	
	" De Deloraine à Lyleton		17·20	
	" Fernie à Fernie Mines		5·00	
				1,586·20
	Total des milles possédés			4,651·00
Lignes affermées	Atlantique et Nord-Ouest (au Canada)—			
	De l'extrémité sud du pont de Lachine à la frontière du Maine, Qué	181·80		
	Renfrew-Junction à Eganville, Ont	19·20		
	Saint-Laurent et Ottawa—		291·00	
	D'Ottawa à Prescott, Ont.	51·80		
	De Chaudière-Junct. à la rue Sussex, Ottawa.	6·60		
	Ontario et Québec—		58·40	
	Montréal (rue Windsor) à Toronto-Junction	338·80		
	De Mile-End à Adirondack-Junction	9·90		
	De la jonction St-Luc à Western-Junction.	1·70		
	De Toronto-Jct. à Toronto Union-Station	4·70		
	De Leaside-Junct. à Union-Station, Toronto	5·30		
	De London à Windsor	112·60		
			473·00	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Distance. Total.
Canadien du Pacifique—*Suite.*				
Lignes affermées	Credit-Valley—			
	De Toronto-Junction à Saint-Thomas	116·80		
	De Streetsville-Junction à Melville-Jct	31·60		
	De Cataract à Elora	27·30		
			175·70	
	Pacifique d'Ontario-Ouest—De Woodstock à London		26·60	
	Toronto, Grey et Bruce—			
	De Toronto-Junction à Owen-Sound	116·80		
	D'Orangeville-Junction à Teeswater	69·80		
	De Glenanan à Wingham	4·50		
			191·10	
	Guelph-Junction—			
	De Guelph-Junct., ch. de fer Credit-Valley à Guelph		15·00	
	Montréal et Lac-Maskinongé—			
	De Saint-Félix à Saint-Gabriel-de-Brandon		11·00	
	Montréal et Ottawa—			
	De Vaudreuil à la Jct. p. le Canada-Atlant.	86·20		
	De Rigaud à Pointe-Fortune	7·00		
			93·20	
	Toronto, Hamilton et Buffalo—			
	Jonction d'Hamilton à Hamilton		2·70	
	Cap-de-la-Madeleine—			
	De la ligne-mère du C.C.P. à la jonction avec embranchement des Piles au Cap-de-la-Madeleine		3·00	
	Nouveau-Brunswick—			
	De Woodstock à la frontière du Maine	59·40		
	De Newburg-Junction à Frédéricton	58·40		
	De Aroostook-Junction à Edmondston	57·20		
	Saint-Jean et Maine—		175·00	
	De Vanceboro à McAdam-Junction	6 30		
	De McAdam-Junction à Fairville	81·80		
	De Fairville à Carleton	4·00		
	Pont de St-Jean et prolong. de ch. de fer—		92·10	
	De Fairville à Saint-Jean		2·00	
	Frédéricton—			
	De Frédéricton-Junction à Frédéricton		22·10	
	Nouveau-Brunswick et Canada—			
	De McAdam-Junction à St-Stephen	33·90		
	De Watt-Junction à Saint-André	27·50		
	De McAdam-Junction à Woodstock	50·80		
	De Debec-Junction à la frontière du Maine	5·00		
	Ch. de fer de St-Stephen et Milltown—		117·20	
	De St-Stephen à Milltown		4·60	
	Tobique-Valley—			
	Perth-Centre à Plaster-Rock		28·00	
	Manitoba et Nord-Ouest—			
	De Portage-la-Prairie à Yorkton	222·90		
	De Binscarth à Russell	11·30		
	Saskatchewan et Ouest—Minnedosa à Rapid-City	18·20		
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba—		252·40	
	De Manitou à Deloraine	100·40		
	De Winnipeg à Glenboro'	101·90		
	De Elm-Creek à Carman	12·10		
			214·40	
	Grand Nord-Ouest Central, de Chater à Miniota		71·00	
	Columbia et Kootenay—			
	De Nelson à Robson	27·70		
	De Slocan-Junction à Slocan-City	32·00		
	Embouchure de la rivière Kootenay	0·80		
	Sud de la Colombie-Britannique—		60·50	
	De la Passe-du-Nid-de-Corbeau à Kootenay-Landing	182·00		
	De Nelson à Proctor	20·20		
			202·40	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Distance. Total.
Canadien du Pacifique—*Suite.* Lignes affermées	Shuswap et Okanagan—			
	De la jonction avec le C.C.P. à Sicamous au lac Okanagan		50·80	
	Nakusp et Slocan—			
	De Nakusp, sur le lac La-Flèche, aux trois fourches du creek Carpenter, C.-B.		36·30	
	Columbia et de l'Ouest—			
	De Robson à Midway	99·60		
	De Castlegar-Junction à Rossland	30·70		
	De Trail à Smelter-Junction	2·00		
	Voies du service des mines, y compris Rossland à LeRoi	24·80		
			157·10	
	Vancouver et l île Lulu, Vancouver, à Steveston		17·20	
	Total des milles affermés		.....	2,738·50
	" possédés		.....	4,651·00
	" réseau du Pac. Canadien.		.....	7,439·00
Chemins de fer de l'Etat	Intercolonial—			
	Halifax à la Pointe-Lévis (*via* Harlaka)	674·87		
	Dartmouth à la jonction de Windsor	12·12		
	Truro à Sydney	214·17		
	Mulgrave au passage d'eau de la Pte Tupper	·90		
	Jonction de Sydney-Nord à Sydney-Nord	4·43		
	New-Glasgow à Pictou-Landing	7·57		
	Stellarton à la jonction d'Oxford	79·63		
	Pointe-Brown à Pictou	1·70		
	Jonction de Pugwash à Pugwash-Station	4·70		
	Jonction de Painsec à la Pointe-du-Chêne	11·38		
	Moncton à Saint-Jean	89·22		
	Jonction de Derby à Indiantown	13·51		
	Embranchement de Dalhousie	5·97		
	Jonction de Saint-Charles à la jonction de la Chaudière (*via* Saint-Hemi)	16·38		
	Hadlow à la Courbe de la Chaudière	5·66		
	Moncton et embranchem. de la Chaudière	1·55		
	Embranchements (serv. des marchandises)	27·57		
	Ys à divers endroits	3·07		
			1,180·65	
	L'embranchement Windsor (32 milles) du ch. de fer Interc. est expl. par le ch. de fer Dominion-Atlantic.			
	Comté de Drummond—			
	De la Chaudière à la jonction de Sainte-Rosalie avec le Grand-Tronc		115·93	
	De Saint-Léonard à Nicolet et le quai Balls sur le Saint-Laurent		14·68	
				1,310·26
	Ile du Prince-Edouard—			
	Ligne-mère—D'Alberton à Charlottetown	104·30		
	De Royalty-Junction à Georgetown	41·00		
	Embranchem.—De Mount-Stewart à Souris	38·40		
	" D'Alberta à Tignish	13·30		
	" D'Emerald à Cap-Traverse	12·00		
			.....	209·00
				1,519·26
Cap-Breton	De la Pointe-Tupper à St-Peters		30·00	
	Du terminal à St-Peters		1·00	
Caraquette	De Gloucester-Junction sur l'Intercolonial à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la rive sud de la Baie des Chaleurs, jusqu'à Shippigan-Harbour, N.-B.		.....	68·00
Carillon et Grenville	De Carillon à Grenville, Qué., se reliant à chaque extrémité à la Cie de Navigation de l'Ottawa (largeur de la voie, 5 pds 6 pcs)		.....	13·00
Central (Nouvelle-Ecosse), ci-devant Central de la Nouv.-Ecosse	De Middleton, sur le ch. de fer Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E.		.....	74·00

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Ontario-Central	De Picton, comté de Prince-Edouard, à Bancroft, embranchement de la jonction d'Ormsby aux mines de fer de Coe-Hill, Wallaston, comté de Hastings; se relie au Grand-Tronc à Trenton, au Midland à 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon	117·00 8·00	125·00
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, maintenant Cie de houille et de ch. de fer du Nouveau-Brunswick	De Norton-Station, sur le chemin de fer Intercolonial, à Chipman Prolongement, Chipman à Newcastle, 15 milles en voie de construction	44·66 44·66	
Châteauguay et Nord	Montréal à L'Epiphanie, 37 milles en voie de construit.		
Ligne côtière, Nouvelle-Ecosse, mainten. Halifax et Yarmouth.	De Yarmouth vers Halifax, 240 milles, 50·20 sont terminés et 61 milles en construction		50·10
Cobourg, Northumberland et Pacifique	De Cobourg, Ont., à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central, 49 milles en voie de construction		
Cie de houille et de ch. de fer de Cumberland (ci-devant Spring-Hill et Parrsboro')	De Spring-Hill-Junction, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Peterboro', sur la baie de Fundy		32·00
Nid de Corbeau-Sud	Embranchem. de Spring-Hill et Oxford, 14 milles des mines de Spring-Hill, au village d'Oxford, sur l'emb. du ch. de f. Oxford-New-Glasgow, Int., non en expl. De la frontière interuationale à Swinton, C.-B. 43·35 De Swinton aux mines de Morrissing 4·21		
Dominion-Atlantic, comprenant Windsor et Annapolis, Vallée de la Cornwallis, Yarmouth et Annapolis, embranchement de Windsor, Intercolonial	De Windsor à Annapolis, N.-E. D'Annapolis à Yarmouth Embranchements— De Wilmot à Forbrook De Kentville à Kingsport, sur le bassin des Mines (ci-dev. ch. de fer de la Vallée de Cornwallis) Embranchem. de Windsor, Intercolonial—de Windsor à Windsor-Junction, ch. de fer Intercolonial, 14 milles de Halifax, affermés	84·00 87·00 3·50 14·00 32·00	220·50
Edmonton, Yukon et Pacifique.	Strathcona à Edmonton, T.N.-O		4·50
Elgin à Havelock	D'Elgin, comté d'Albert, N.-E., à la jonction Petitcodiac avec le chemin de fer Intercolonial; de là à Havelock, comté de King, N.-B. Havelock à Keith's-Mills	27·00 1·00	28·00
Esquimalt et Nanaïmo	De Victoria à Wellington, Ile de Vancouver		78·00
Frédéricton et pont du chemin de fer de Sainte-Marie	Sur la rivière St-Jean, reliant le chemin de fer de Frédéricton à Frédéricton, avec les chemins de fer du Nouveau-Brunswick et du Canada-Est, à Ste-Marie.		1·33
Grand-Tronc (en propriété)—Ligne-mère	De Pointe-Edouard à Pointe-Lévis et ligne frontière, Vermont De York au tunnel de Sarnia Du pont suspendu des Chutes Niagara à Windsor	544·40 175·70 229·81	949 91
Embranchements, division Est	Embranchement d'Arthabaska De Saint-Lambert à Ft-Covington (frontière) De Brosseau à Rouse's-Point (frontière) De Saint-Isidore à la ligne provinciale De Saint-Martin à Valleyfield De Bonaventure à Dorval Chemin de fer Union-Jacques-Cartier Embranchement de Saint-Paul	35·34 67·20 36·79 24·15 19·12 10·12 6·54 1·08	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Grand-Tronc (en propriété)—*Fin.*			
Division Est—*Fin.*	Courbe de Saint-Henri	0·31	
	Embranchement des quais, Montréal	0·85	
	" " Lachine	0·68	
	" de Kingston	2·25	
			204·43
Division Nord	Du havre de Belleville à Midland	163·96	
	De la jonction de Madoc à Eldorado	21·68	
	De Port-Hope à Peterboro'	30·57	
	De Peterboro' à Lakefield	9·56	
	De la jonction de Millbrook à la jonction d'Omemee	15·12	
	De Blackwater à Coboconk	36·19	
	Tramway de Medonte	0·75	
	De la jonction de Scarboro à Haliburton	114·82	
	De Whitby-Harbour à la jonction de Manilla	33·71	
	De Stouffville à la Pte-Jackson	26·91	
	De Parkdale-Nord à la jonction de Nipissingue	218·31	
	Embranchement des quais de Muskoka	1·00	
	De la jonction de Burlington à Allandale	84·00	
	De Allandale à Meaford	53·88	
	De Colwell à Penetang	33·30	
	De la jonction de Beeton à Lake-Junction	40·62	
	Tramway de Hillsdale	8·28	
			892·66
Division Centre	De Blackwell à la Pointe-Edouard	5·21	
	De Galt à Elmira	25·02	
	De Sainte-Marie à London	21·13	
	Ligne de ceinture de Toronto	12·79	
	De la rue Bathurst, Toronto, à Hamilton	37·95	
	De Port-Dover à Hamilton	40·25	
	Ligne de grève de Burlington	11·33	
	Raccordements de Stoney-Creek et Gages	2·56	
	De Komoka à Sarnia	50·85	
	De Sarnia à la Pointe-Edouard	2·67	
	Embranchement de Pétrolia	4·71	
	De Fort-Erié à Glencoe	145·55	
	De Glencoe à Kingscourt	21·01	
	De Port-Colborne à Port-Dalhousie	25·14	
	De Clifton à Port-Robinson	9·75	
	Jonction de Welland	0·20	
	De Goderich à Goderich Harbour	1·00	
	De Harrisburg à la jonction de Tilsonburg	42·54	
	De Port-Dover à Tavistock	55·68	
	De Simcoe à Port-Rowan	17 00	
	De Harrisburg à Southampton	128·44	
	De Palmerston à Durham	26·73	
	De Harriston à Wiarton	63·97	
	De Stratford à Palmerston	36·60	
	De Listowell à Kincardine	57·66	
	De Hyde-Park à Wingham	68·88	
	De Cobourg à Harwood (pas en exploitation)	15·00	
			929·62
			2,973·62
Affermés et en partie possédés	Buffalo et Lac-Huron	.....	
	Fort-Erié à Goderich	162·00	
	Embranchement d'Owen-Sound	.....	
	Park-Head à Owen-Sound	12·42	
			174·42
Affermé ou loué	Embranchement des quais, Montréal	.....	3·44
			3,154·48

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Tunnel Saint-Clair et approches..	Sur la rivière Saint-Clair, entre Sarnia et Port-Huron, reliant le Grand-Tronc à d'autres chemins de fer dans l'Etat du Michigan	.....	2·25
	(Longueur du tunnel d'une ouverture à l'autre, 6,000 pds ; de coupe cylindrique d'un diamètre intérieur de 19 pds 10 pouces.)		
Grand-Oriental, dans le réseau Atlantique et Lac-Supérieur...	Construit depuis le point de raccord avec le chemin du Sud-Est à Yamaska jusqu'à la rivière St-François..	6·00	
	Construit depuis Nicolet jusqu'au point de raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Grégoire	7·00	
	De Yamaska à Sorel	10·00	
	De Pierreville à Nicolet, 15 milles en voie de construct.		
Great-Northern, y compris les basses Laurentides et les ch. de fer de Montfort et de Gatineau.	De Saint-Grégoire à la jonction de la Chaudière, 67 milles en voie de construction.	———	23·00
	De la jonction de la Rivière-à-Pierre avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean à Hawkesbury.	169·38	
	De la jonct. de Shawenegan aux chutes Shawenegan..	3·98	
	De la jonction de Saint-Jérôme à Saint-Jérôme	1·74	
	De Montfort à Arundel.	33·00	
		———	208·10
Rive du Golfe.....	Raccord. avec le ch. de f. de Caraquette à Pokemouche		
Hampton et Saint-Martin, ci-devant Saint-Martin et Upham..	jusqu'à Tracadie, expl. par le ch. de f. de Caraquette	....	16·78
	De Hampton sur le ch. de fer Interc. à Saint-Martin, comté de Saint-Jean, N.-B., sur la baie de Fundy..	.....	29·00
Hereford.....	De la frontière internationale à Dudswell, comté de Wolfe, relié au C.C.P. à Cookshire, Maine-Central à la frontière internationale, et au Québec-Central à Dudswell.....	48·50	
	De Dudswell aux carr. de chaux (Cie de chaux Domin.)	4·80	
		———	53·30
Rivière aux Sauvages.....	De Mégantic à la frontière, en voie de const., 18·10 m.		
Pont de ch. de fer interprovincial et abords, maintenant compris dans l'Ottawa, Nord et Ouest..	Traverse la rivière Ottawa à la cité d'Ottawa.....	.....	1·40
Irondale, Bancroft et Ottawa....	Du point de raccord. avec le ch. de fer Grand-Tronc,		
Inverness et Richmond, maint. ch. de fer et de houille d'Inverness.	près de la gare Kinmount, à la gare Bancroft.	.... .	48·00
	Inverness à la jonction de la Pointe-Tupper.....	.....	61·00
Baie de James...	De la jonction avec le Canada-Atlantique à Parry-Sound, en voie de construction, 3·90 milles.		
Kaslo et Slocan.....	De Kaslo à Sandon, C.-B.....	28·80	
	Du raccordement à Cody.....	3·00	
		———	31·80
Kent-Northern.....	Richibouctou, N.-B., à Kent-Jct., ch. de fer Interc...	.....	27·00
Saint-Louis et Richibouctou.....	Richibouctou à Saint-Louis.	.....	7·00
Vallée de la rivière Kettle.....	Des Grandes-Fourches à la frontière internationale.	.. ..	3·86
Kingston et Pembroke	Ligne-mère—De Kingston à Renfrew.....	103·10	
	Emb. de Glendower—De Bedford aux min. Zanesville	4·00	
	Emb. de Robertsville—Aux mines de Robertsville....	1·00	
	Emb.—Aux moul. de Doran, charb., moul. McLaren, mines de fer de Bethléhem, aux moul. de Lavant, aux moul. de Clyde-Forks, aux min. de Wilson, aux moul. Caldwell, aux mines William, à la baie Cameron....	4·75	
	(Rélié au Grand-Tronc à Kingston, au C.C.P. au Lac-Sharbot et à Renfrew.)		
		———	112·85
Kingston, Napanee et Western ..	Amalgamé avec le ch. de fer de la Baie-de-Quinté :—		
	Deseronto à Napanee et Tweed.....	55·45	
	" l'ouest	2·00	
	Yarker à Sydenham.....	11·37	
		———	68·82
Ch. de fer des Mines du Klondike	De la cité du Klondike à la rivière Stewart, 83 milles en voie de construction.....	.....	2·00

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Lenora Mount-Sicker	Mines de Lenora à Croston, C.-B	.....	11·50
Lotbinière et Mégantic	Station de Lyster, G.-Tronc, à St-Jean-des-Chaillons	.....	30·34
L'Assomption	Station de l'Epiphanie, C C.P., à l'Assomption	.....	3·50
Lac-Erié et Rivière-Détroit	De Walkerville, Ont., à St-Thomas	126·85	
Erié et Huron	De Rondeau à Sarnia	71·50	
			198·35
London et Port-Stanley	De London à Port-Stanley, sur le lac Erié	.....	24·00
Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool	De Bobcaygeon à 10 milles à l'ouest de Pontypool, sur le C.C.P., 39·00 milles en voie de construction.		
Liverpool et Milton	De Liverpool, N.-E., à Milton	.....	5·00
Manitouline et Rive-Nord	De Sudbury aux mines de Gertrude	13·50	
	De la jonction de Stanley à la Rivière-des-Espagnols	1·50	
	De la jonction Elsie aux mines	1·00	
			16·00
Rivière Maganetawan	Des chutes Burks, sur le ch. de fer Grand-Tronc à la rivière Maganetawan, 0·04 milles en voie de const	.....	1·77
Middleton et batture Victoria	De Middleton à la batture Victoria, 5 milles en voie de construction.		
Ch. de fer Manitoba, ci-devant—Le Pacifique-Nord et Manitoba, le ch. de fer de transfert de Winnipeg, le Portage et Nord-Ouest, le Waskada et Nord-Est affermé au gouv. du Manitoba et exploité par le Canadian-Northern	De la frontière internationale à Winnipeg	65·94	
	De Morris à Brandon	145·24	
	Du point de partance à l'extrémité de la voie	50·94	
	De la jonction du Portage au Portage-la-Prairie	52·62	
	Du Portage-la-Prairie à Beaver	20·02	
	Du Portage-la-Prairie à Delta	15·05	
	Embranchement de Hope-Farm	2·86	
	" Fairground	·84	
	Ch. de fer de transfert de Winnipeg	1·24	
			354·65
Midland de la N.-Ecosse (ci-devant Vallée de la Stewiacke)	De Windsor à Truro, N.-E	.....	57·50
Colonisation de Montfort et Gatineau, maint. dans le G.-Northern	Du point de raccord. avec le Montréal et Occidental, près de Saint-Sauveur, à Arundel	.....	33·00
Vallée de la Massawippi	De Lennoxville à la frontière du Vermont, se reliant au chemin de fer *Connecticut and Passumpsic Rivers*; se relie aussi au Grand-Tronc et au C.C.P. à Lennoxville	31·95	
	Embranch.—De Stanstead-Junction à Stanstead	3·51	
			35·46
Montréal et Vermont-Junction	Du point de raccord. avec le chemin de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de Saint-Jean, P.Q., au raccordement avec le Vermont et Canada, à la frontière du Vermont; se relie aussi au chemin de jonction Lac-Champlain et Saint-Laurent à Stanbridge	.....	23·60
Montréal, Portland et Boston, maintenant Montréal et ligne provinciale	De la jonction avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert à Farnham	32·00	
	De Marieville à Saint-Césaire	8·60	
			40·60
Montréal et Atlantique (ci-devant Sud-Est)	Ligne-mère—De Farnham à Richford, sur la frontière internationale	43·80	
	De la jonction de Sutton à Drummondville	59·20	
		103·00	
	Affermée—Jonction du Lac-Champlain et Saint-Laurent—De Stanbridge à Saint-Guillaume	60·70	
			163·70
	(Se relie aux ch. de fer Connecticut et Passumpsic, au Grand-Tronc et Stanstead, au Shefford et Chambly.)		

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Nelson et Fort-Sheppard	De Five-Mile-Point à Fort-Sheppard, sur la frontière internationale, C.-B		54·70
Cie de ch. de fer, de houille et de fer, New-Glasgow, maintenant Cie d'acier de la Nouv.-Ecosse.	De Ferrona-Junction, C.F.I., à Sunny-Brae		12·50
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	De la station de Sackville, chemin de fer Intercolonial, au Cap-Tourmentin		36·00
New-Westminster Southern	Douglas à Westminster-Sud		24·10
Nipissing et Baie James	Jonction de Pontiac du Pacifique et Canadien Pacifique à Moose-Factory, 3·90 milles en construction.		
Colonisation du Nord	De Labelle à Nomininguе, 22 milles en construction		
Nosbonsing et Nipissingue	Du lac Nosbonsing au lac Nipissingue		5·50
Sud de la Nouvelle-Ecosse	En voie de construction, 117 milles—		
	De Shelburne à New-Germany 77·00		
	De Indian-Gardens à Liverpool 20·00		
	De la jonct. de la Riv.-au-Sable à Lockport. 20·00		
Ontario, Belmont et Northern—Aff. au ch. de f. Ontario-Central	De la jonction avec le ch. de fer Ontario-Central aux mines de fer du township de Belmont		9·60
Montagne d'Orford	De Eastman, sur le C.C.P., à Lawrenceville et Kingsbury, Qué	26·50	
	Au lac Bonualie	4·50	
			31·00
Ottawa et Gatineau, maintenant Ottawa, Nord et Ouest	De la jonction du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Hull, Qué., à Gracefield		58·10
Vallée de l'Ottawa dans le réseau de l'Atlantique et Lac-Supérieur	De Lachute, sur le C.C.P., à St-André, sur la rivière Ottawa		7·00
Ottawa et New-York	D'Ottawa à la frontière internationale, près Cornwall.		56·79
Pembroke-Sud affermé au Canada-Atlantique	De Pembroke au Lac Golden		20·90
Philipsburg	De la station Stanbridge du C.C.P. et du Vermont-Central à Philipsburg, comté de Missisquoi		7·50
Pontiac et Renfrew	De Wyman-Station, sur la jonction Pontiac du Pacifique, aux mines de Bristol, comté de Pontiac, Qué.		4·25
Jonction de Pontiac au Pacifique, maintenant dans Ottawa, Nord et Ouest	De Aylmer, Qué., à Waltham		77·70
Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	Du chemin de fer Canadien du Pacifique à Régina, vers le nord-ouest, jusq. Lac-Long et Prince-Albert.		253·96
Pont de Québec et abords pour raccorder les ch. de fer adjacents	(Sur le fleuve Saint-Laurent à Québec, 10 milles en voie de construction.)		
Québec et Lac-Saint-Jean	Québec à Roberval	189·00	
	De la jonction de Chambord à Chicoutimi	51·00	
			240·00
Québec-Central	Ligne-mère—De Sherbrooke à la jonction d'Harlaka, ch. de fer Intercolonial, 5 milles de Lévis, Qué	137·50	
	Emb. de la Chaudière, de jonc. de Beauce à St-François	15·00	
	Emb. Angus—D'Angus-Est aux moulins d'Angus	1·00	
	Tring-Mégantic—De la jonct. de Tring à Mégantic	60·00	
	(Se raccorde avec les ch. de fer Grand-Tronc, Canadien du Pacifique et Boston et Maine à Sherbrooke.)		213·50
Québec et Nouveau-Brunswick	De la jonction de la Chaudière à Connors, N.-B., 135 milles, 3 milles en voie de construction		
Québec, Montmorency et Charlevoix	De Hedleyville, paroisse de Saint-Roch, Québec, au Cap-Tourmente		30·00
Québec-Sud, comprenant la Vallée de Richelieu-Est et des Comtés-Unis	De la jonction de Noyan à la jonction de Saint-Robert.	82·00	
Et Rive Sud	De Saint-François-du-Lac à la jonction avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert	61·50	
			143·80
Red-Mountain	De la ligne frontière internationale, C.B., à Rossland		9·53

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Ristigouche et Western, maintenant International du Nouveau-Brunswick	De Campbellton, N.B., à Saint-Léonard, 100 milles (en voie de construction)		11·00
Rutland et Noyan	Frontière internationale à la jonction de Noyan		3·39
Standstead, Shefford et Chambly.	De sa jonction avec le chemin de fer Montréal et Vermont-Jonction, près Saint-Jean, Qué., à l'est vers Waterloo		43·00
Ligne de la rive, maintenant Nouveau-Brunswick Sud	Saint-Jean à St-Stephen, N.-B		82·50
Prolongement du chemin de fer et pont de St-Jean, maintenant affermé par ch. de fer du C. P.	De Saint-Jean à Fairville, traverse la rivière Saint-Jean aux chutes par un pont en acier, et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick, C.C.P., compris dans le réseau du C.C.P.		2·00
Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup	De Frédéricton, N.-B., à Woodstock, N.-B., 66 milles, 6 milles en voie de construction		
Salisbury et Harvey (ci-devant chemin de fer Albert)	De Salisbury à Albert, N.-B		45·00
Schomberg et Aurora	Du lac Bond, Ont., à Schomberg, 15 milles en voie de construction		
Saint-Laurent et Adirondack	De la jonction avec le Canada-Atlantique, près de Valleyfield, à la frontière internationale	19·92	
	De Beauharnois à la jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Adirondack	12·90	
			32·82
Sydney et Louisbourg (Cie houillère du Dominion)	Du havre de Sydney au havre de Louisbourg	39·15	
	Embranchement des mines de houille	9·81	
			48·96
Rivière-Sainte-Marie	De Stirling à Spring-Coulee (district d'Alberta)		30·00
Témiscamingue et Northern Ontario	De North-Bay au lac Témiscamingue. 112 milles en voie de construction		
Mille-Iles	De Gananoque, sur le fleuve Saint-Laurent, à la station de Gananoque, C.G.-T		6·33
Témiscouata	De la Rivière-du-Loup, Qué., sur l'Intercolonial, à Edmundston, N.-B., sur le chemin de fer Nouveau-Brunswick	81·00	
	Embranchement—De Edmundston à Connors, sur la rivière Saint-Jean	32·00	
			113·00
Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.	De Port Burwell à Ingersoll		35·33
Toronto, Hamilton et Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et Lac-Erié	De la jonction de Waterford, sur le Canada-Sud, à la jonction Welland, sur le Canada-Sud, passant à travers la cité de Hamilton	79·88	
	Hamilton à la jonction du Grand-Tronc	1·77	
	Ligne de ceinture de la cité d'Hamilton	3·52	
	De Chantlers-Junction au chemin Canboro	2·61	
			87·39
Victoria et Sydney	De Victoria à Sydney, C.-B		16·26
Victoria Terminal et passage d'eau	De Cloverdale à Port Guichon et 1·14 milles dans la cité de Victoria		18·40
Vancouver, Victoria et Eastern	De Laurier à Grandes-Fourches	14·40	
	De Grand Falls Junction à Danville	1·50	
			15·00
Vancouver, Westminster et Yukon	17·20 milles en voie de construction.		
York et Carleton	De la jonction avec le chemin de fer Canada-Est à la station de Cross-Creek à Stanley, N.-B		5·75

ÉTAT SOMMAIRE DU CAPITAL

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1903

A. NOTE.—Relativement aux subventions accordées par le parlement fédéral.

Par 60-61 Vict., chap. 4, 1897, 62-63 Vict., chap. 7, 63-64 Vict., chap. 8, 1900, et 1 Edouard VII, chap. 7.—Une subvention de $3,200 par mille a été autorisée en faveur d'un certain nombre de milles de ces chemins spécifiés dans les dits actes du parlement, et à part cette somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent sur le coût moyen du nombre de milles spécifiés excédant $15,000 par mille,—la dite subvention ne devant pas dépasser en totalité la somme de $6,400 par mille.

Les montants de quelques-unes des subventions autorisées par le parlement, indiqués dans cet état, comprennent la partie déterminée des subventions, c'est-à-dire les sommes produites par les $3,200 par mille ; mais l'autre partie, qui est aujourd'hui une somme indéterminée, ne peut être indiquée ici.

Des chemins de fer portés dans cet état, voici le nombre de milles subventionnés en vertu de la dite loi :—

Algoma-Central	225	milles.
Bruce Mines et Algoma	9	"
Canadien du Pacifique—Prolongement de l'embranchement de Pipestone	50	"
Canadien du Pacifique—Prolongement de l'embranchement de Washada	20	"
Canadien du Pacifique—Prolongement de l'embranchement de Stonewall	35	"
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick	45	"
Chemin de fer de la Côte de la Nouvelle-Ecosse, maintenant Halifax et Yarmouth	61	"
Comté de Drummond, maintenant Intercolonial	$42\frac{1}{2}$	"
Vallée de Richelieu-Est, maintenant Québec-Sud	24	"
Grand-Nord	44	"
Rive du Golfe	$5\frac{1}{2}$	"
Ontario et Rivière-La-Pluie, maintenant dans le Canadian-Northern	80	"
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	56	"
Ottawa et Gatineau, maintenant Ottawa, Northern et Western	86	"
Ottawa et New-York	53·87	"
Pembroke-Southern	24	"
Cie de chemin de fer et de carrière de Philipsburg	$0\frac{66}{100}$	"
Jonction de Pontiac du Pacifique	$21\frac{1}{2}$	"
Ristigouche et de l'Ouest	20	"
Saint-Laurent et Adirondack	$13\frac{1}{2}$	"
Saint-Stephen et Milltown	$1\frac{14}{100}$	"
Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	28	"
Comtés-Unis, maintenant dans le Québec-Sud	1	"
Inverness et Richmond	53	"
Montréal et ligne provinciale	19	"
Sud de la Nouvelle-Ecosse	97	"
York et Carleton	6	"
Atlantique et Lac-Supérieur—Baie-des-Chaleurs	30	"
Central-Ontario	20	"
Midland de la Nouvelle-Ecosse	58	"
Kingston et Pembroke	41	"
Cap-Breton	30	"
Iles Manitoulines et Rive-Nord	16	"
Midleton et Victoria-Beach	5	"

B. NOTE.—Mémoire du réajustement avec l'état n° 3, partie II,—état des subventions aux chemins de fer,—du comptable du ministère des Chemins de fer et Canaux, au 30 juin 1902.

——	$ c.	$ c.
Total de l'aide payée par le gouvernement fédéral. Etat n° 1		177,677,688 95
AJOUTEZ—Chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest (partie dans les Etats-Unis)		1,617,000 00
Chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara (chemin de fer électrique) dans les statistiques des chemins de fer électriques		38,400 00
Compagnie du chemin de fer Oshawa et Niagara (chemin de fer électrique) dans les statistiques des chemins de fer électriques		22,400 00
		179,355,488 95
MOINS—Chemin de fer Intercolonial, y compris l'embranchement de Windsor (coût)	70,860,907 15	
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (coût)	5,429,239 33	
Chemin de fer Canadien du Pacifique. Construction de lignes par le gouvernement fédéral (non compris les arpentages) et transférées à la Cie du Pacifique Canadien	31,112,662 15	
Frédéricton et Cie du pont Sainte-Marie (prêt)	300,000 00	
Chemin de fer Grand-Tronc (prêt)	15,142,633 33	
Chemin de fer Kent-Nord, (prêt de rails)	58,334 27	
Chemin de fer Salisbury et Harvey, y compris rails (prêt)	29,391 01	
Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer (prêt)	433,900 00	
Chemin de fer Windsor et Annapolis	1,193,369 00	
Subvention au chemin de fer Canadien du Pacifique	25,000,000 00	
Comtés de l'Ouest	500,000 00	
		150,060,436 24
S'accordant avec la subvention n° 3, partie II, état du comptable du ministère au 30 juin 1903		29,295,052 71

No 1.--État sommaire du capital pour l'exercice clos le 30 juin 1903.

Numéro.	Noms des chemins de fer.	Longueur de la ligne: Complétée (kilomètres).	Longueur de la ligne: En voie de construction.	Capital en actions ordinaires: Autorisé.	Capital en actions ordinaires: Souscrit.	Capital en actions ordinaires: Payé.	Capital en actions privilégiées: Autorisé.	Capital en actions privilégiées: Souscrit.	Capital en actions privilégiées: Payé.	Débentures: Autorisées.	Débentures: Émises.	Débentures: Vendues.	Débentures: Taux de l'intérêt.
	*	Milles.	Milles.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	pour 100.
1	Cie du chemin de fer et de houille d'Alberta	164 42	.....	100,000 00	100,000 00	100,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	5,475,000 00	4,551,676 53	3,551,676 53	4 et 5
2	Albert Sud	16 00	.....	150,000 00	150,000 00	125,920 00	.....	.....	.....	159,588 93	159,588 93	.....	6
3	Embranchement de Hervey	3 00	.....	60,000 00	40,300 00	32,200 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	Algoma Central et Hudson Bay	91 72	106 45	10,000,000 00	10,000,000 00	10,000,000 00	.....	.....	.....	6,750,000 00	6,750,000 00	6,750,000 00	3
5	*Atlantique et Nord Ouest (affermé)	201 00	.....	1,000,000 00	180,000 00	176,000 00	1,795,500 00	1,795,500 00	1,795,500 00	3,883,000 00	3,883,000 00	3,883,000 00	4 et 5
6	Atlantique et Lac Supérieur, comprenant— Baie-du-Tonnerre	109 00	21 00										
7	Grand Oriental	29 00	82 00	10,000,000 00	2,692,500 00	2,692,500 00	.....	.....	.....	20,000,000 00	*2,433,333 33	.....	4
8	Vallée de l'Ottawa	7 00	.....										
9	Baie-de-Quinte	72 42	.....	1,200,000 00	600,000 00	600,000 00	.....	325,000 00	325,000 00	1,000,000 00	730,000 00	730,000 00	5
	Y compris Kingston, Napanee et de l'Ouest												
10	Bellington et Nelson	15 20	.....	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	.....	.....	.....	730,000 00	730,000 00	730,000 00	6
11	Jonction de Beauharnois	19 00	.....										
12	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34 00	.....							62,400 00	62,400 00	62,400 00	
13	*Bail de la Colombie Britannique (affermé)	202 00	.....	4,000,000 00	172,200 00	172,200 00	.....	.....	.....	907,500 00	907,500 00	907,500 00	
14	Vallée-Britannique	90 32	.....	1,212,500 00	1,212,500 00	1,212,500 00	.....	.....	.....				
15	Brockville, Westport et Saint-Sainte-Marie	45 00	.....	1,125,000 00	1,125,000 00	1,125,000 00	.....	.....	.....	1,125,000 00	1,125,000 00	1,125,000 00	5
16	Trois-Mines et Aylmer	16 62	.....	300,000 00	300,000 00	300,000 00	.....	.....	.....	250,000 00	250,000 00	130,000 00	5
17	Bécancour et Manseau	32 00	.....	250,000 00	250,000 00	250,000 00	.....	.....	.....	310,000 00	310,000 00	310,000 00	4
18	Buffalo et Lake Huron	162 00	.....	11,972,000 00	2,555,657 00	2,555,657 00	.....	.....	.....	3,716,979 93	3,715,982 20	3,713,982 20	5
19	Calgary et Edmonton	295 00	.....	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	.....	.....	.....	5,474,013 00	5,474,013 00	5,474,013 00	4
20	Canada-Atlantique, comprenant—												
21	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound et Colonisation de Parry-Sound	400 39	.....	6,200,000 00	6,200,000 00	6,199,100 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	.....	4,450,000 00	4,450,000 00	
22	Pembroke-Sud (affermé au Canada Atlantique)	20 90	.....	200,000 00	178,000 00	107,800 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
	*Canada Central (en propriété)	222 00	.....										
23	Brockville et Ottawa (en propriété)	56 00	.....										
24	Cie de houille et de chemin de fer du Canada, ci-devant Depôt	12 00	.....	300,000 00	300,000 00	300,000 00	100,000 00	67,100 00	67,100 00	.....	.....	.....	
25	Canada Fils, y compris l'embranchement de Chatham	126 00	.....	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	.....	.....	.....	1,854,174 00	1,801,174 00	.....	
26	Canada-Sud	559 24	.....	15,000,000 00	15,000,000 00	15,000,000 00	.....	.....	.....	30,000,000 00	30,000,000 00	30,000,000 00	6
27	Barnia, Chatham et Rive	7 00	.....	60,000 00	60,000 00	60,000 00	.....	.....	.....	600,000 00	66,000 00	66,000 00	6
28	Lamontagne et Saint-Clair	13 25	.....	100,000 00	50,000 00	50,000 00	.....	.....	.....	130,000 00	130,000 00	130,000 00	4
29	Canadian Northern, y compris—	881 00	.....	25,750,000 00	25,750,000 00	25,750,000 00	*1,946,666 66	1,946,666 66	1,946,666 66	13,971,431 54	13,971,431 54	13,971,431 54	4, 4½ et 5
31	Chemin de fer Lac-Manitoba et Cie du Canal	15 00	.....										
32	Manitoba et Sud-Est	167 00	.....										
33	Ontario et Rivière-La Pêche	14 00	.....										
34	Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest	36 00	.....										
35	Grand-Nord de Winnipeg	4 00	.....										
36	*Canadien du Pacifique	3,907 70	504 00	84,500,000 00	84,500,000 00	84,000,000 00	32,500,000 00	32,500,000 00	32,500,000 00	120,932,252 82	120,900,885 85	120,400,885 85	3½, 4 et 5
37	* Entre de la Passe-du-Nid-de-Corbeau (voir note marginale)												
38	Chemins de fer du Pacifique Canadien— Intercontinental, y compris embranchement de Winnipeg	1,342 20	.....										
39	Cie du Nord-Ouest de la Baie d'Hudson	900 00	.....										
40	*Chemins de fer du Canada, ci-devant Chemins de fer de l'Intérieur et transférés à la Cie du Pac. Can., depuis le 30 juin 1903.												
41	Chemin de fer du Cap-Breton	31 00	.....	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	.....	.....	.....				
42	*Lac-à-la-Madeleine (affermé)	3 00	.....	30,000 00	30,000 00	30,000 00	.....	.....	.....	2,400,000 00	2,400,000 00	2,400,000 00	5
43	Chicoutimi	68 00	.....	500,000 00	500,000 00	500,000 00	.....	.....	.....	500,000 00	500,000 00	500,000 00	6
44	Carillon et Grenville	12 00	.....	200,000 00	100,000 00	100,000 00	.....	.....	.....				
45	Comtés du Centre (affermé au Canada-Atlantique)	37 00	.....	200,000 00	100,000 00	100,000 00	.....	.....	.....				
46	Ontario-Central	1 30	.....	500,000 00	500,000 00	500,000 00	.....	.....	.....	380,000 00	380,000 00	380,000 00	6
47	Ontario, Belmont et Nord, maintenant chemin de fer Marmora et Cie Minière	125 00	.....	450,000 00	450,000 00	450,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	2,300,000 00	2,300,000 00	2,300,000 00	6
48	Central du N.-B., maint. ch. de fer et de houille du Nord. de	9 00	.....	200,000 00	130,000 00	115,421 25	.....	.....	.....	100,000 00	100,000 00	100,000 00	6
49	Central (Nouvelle-Ecosse)	44 00	15 00	500,000 00	500,000 00	500,000 00	.....	.....	.....	540,000 00	540,000 00	540,000 00	6
		74 00	.....	500,000 00	500,000 00	500,000 00	.....	.....	.....	115,000 par mille.			
50	Chaleurs-Ouest		37 00	2,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	.....	.....	.....	1,310,000 00	.....	.....	5
51	Colombie et Kootenay (affermé)	60 00	49 00	200,000 00	50,000 00	5,000 00	.....	.....	.....	750,000 00	130,000 00	.....	4
52	*Columbia et de l'Ouest	157 00	.....	1,000,000 00	250,000 00	25,000 00	.....	.....	.....	$21,333,333 par mille.	1,277,000 00	1,277,000 00	5
53	Coleraine, Blairton et Marmora	15 00	.....		1,000,000 00	1,000,000 00	.....	.....	.....	5,601,000 00	5,601,000 00	5,601,000 00	
54	*Central Valley (affermé)	175 00	.....										
55	Sud de la Passe-du-Nid-de-Corbeau	48 10	.....	3,000,000 00	120,000 00	120,000 00	.....	.....	.....				
56	Cie du chemin de fer et de houille de Cumberland	32 00	*14 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	.....	.....	.....				
	Springhill et ses branchements (Oxford "pour rale)												
	Dominion Atlantic, comprenant—												
57	Windsor et Annapolis	97 50	.....										
58	Vallée de l'Annapolis	47 00	.....	11,119,333 00	11,119,333 00	11,119,333 00	11,314,000 00	11,314,000 00	11,314,000 00	14,574,666 00	14,136,666 00	13,842,333 00	4
59	Yarmouth et Annapolis (comptes de l'Ouest)	67 00	.....										
60	Comté de Drummond—Maintenant compris dans l'Intercolonial												
61	Edmonton, Yukon et Pacifique	4 00	.....	5,000,000 00	125,000 00	125,000 00	.....	.....	.....	(10,000 p. mille sur 9 p.c.) (25,000 par mille à la			
62	Elgin et Havelock	28 00	.....	125,000 00	44,000 00	44,000 00	.....	.....	.....				
63	Esquimalt et Nanaïmo	78 00	.....	1,000,000 00	2,500,000 00	2,500,000 00	.....	.....	.....				
64	*Fredericton (affermé)	22 10	.....	500,000 00	500,000 00	319,280 00	.....	.....	.....				
65	Fredericton et pont de chemin de fer Saint-Marx	1 30	.....	200,000 00	200,000 00	200,000 00	.....	.....	.....	200,000 00	100,000 00	100,000 00	6
66	Grand-Tronc (en Canada, y comp. embranch. de quai Montréal	883 79	.....	113,493,437 50	109,362,973 72	109,362,973 72	89,245,232 10	89,244,128 13	89,244,128 13	C.167,253,966 75	C.95,207,115 37	95,207,115 37	4, 5 et 6
67	*Pont du Grand-Tronc (Jubilé Victoria) à Montréal												
68	Grand-Tronc, Ligne transporuaine du Lac Erie	172 00	.....							500,000 00	.....	.....	6
69	Embranchement d'Owen-Sound, Parkhead à Owen-Sound	12 42	.....							C. 864,806 67	864,806 67	864,806 67	
70	Grandes-Jonctions (Belleville et Hastings-Nord)	83 21	.....							100,000 00	100,000 00	100,000 00	5
71	Chemin de fer Grand-Nord du Canada—												
	Ligne Parc-Bassin-Laurentides et	140 10	.....										
	Montfort et Gatineau	35 00											
72	Grand-Nord Ouest-Central (affermé)	38 00	.....	1,550,000 00	4,475,000 00	4,475,000 00	3,400,000 00	2,807,714 84	2,807,714 84	4,982,000 00	4,895,000 00	4,703,476 00	5
73	Grand-Occidental	71 00	40 70	2,000,000 00	500,000 00	500,000 00	.....	.....	.....	2,500,000 00	1,375,000 00	1,375,000 00	5
74	*Jonction de Guelph	562 30	.....							C. 13,256,702 67	C. 13,256,702 67	13,256,702 67	4 et 5
75	Rive du Golfe	15 00	.....	30,000 00	10,000 00	1,000 00	.....	.....	.....	292,500 00	.....	.....	
76	Halifax et Yarmouth, ci-devant Ligne côtière de la Nouv. E	16 78	.....	200,000 00	6,250 00	6,250 00	.....	.....	.....	250,000 00	.....	.....	
77	*Hamilton et Nord-Ouest	60 20	.....	1,000,000 00	51,000 00	51,000 00	.....	.....	.....	53,000 00	.....	.....	
78	Hampton et Saint-Martin	39 00	.....							750,000 00	.....	.....	
79	Hereford, y compris la Cie de chemin du Canada	53 30	.....	100,000 00	100,000 00	100,000 00	.....	.....	.....	300,000 00	145,000 00	145,000 00	6
80	Rivière des Sauvages		18 10	800,000 00	800,000 00	800,000 00	.....	.....	.....	800,000 00	800,000 00	800,000 00	4
81	Huronia, Barrie et Ottawa	43 00	.....	50,000 00	50,000 00	9,000 00	.....	.....	.....				
82	Cie de ch. de fer de la Baie des Perles, ci-dev. Traverse et Lake-Land	61 00	.....	9,000,000 00	53,500 00	53,500 00	.....	.....	.....	450,000 00	450,000 00	450,000 00	
83	Jonction Jacques-Cartier	6 50	.....	7,500,000 00	7,500,000 00	7,500,000 00	.....	.....	.....	3,000,000 00	2,113,000 00	2,113,000 00	
84	Baie d'Ainsie		2 90	1,000,000 00	100,000 00	100,000 00	.....	.....	.....	825,000 p. mille.			
85	Kaslo et Slocan	31 80	.....	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	.....	.....	.....	804,000 00	750,000 00	750,000 00	6
86	Kent-Nord	27 00	.....	75,000 00	75,000 00	75,000 00	.....	.....	.....				
87	Saint-Louis et Kaministiquia	7 00	.....	75,000 00	37,000 00	20,000 00	.....	.....	.....	58,334 27	406,313 34	406,313 34	C. rembs.
88	Vallée de la Rivière-Kettle	7 00	.....	1,000,000 00	375,000 00	37,500 00	.....	.....	.....	22,400 00	.....	.....	
89	Kingston et Pembroke	112 85	.....	2,500,000 00	2,250,000 00	2,250,000 00	1,120,000 00	1,143,500 00	1,143,500 00	1,128,500 00	572,000 00	572,000 00	4
90	Mine de Kootenay	2 00	83 00	2,000,000 00	200,000 00	23,000 00	.....	.....	.....	48,000 00	.....	.....	
91	Lac-Champlain et Jonction Saint-Laurent	5 00	.....	100,000 00	100,000 00	10,000 00	.....	.....	.....				
92	Lac-Leaf et Rivière-Ditresh, y compris Erie et Huron	90 70	.....	600,000 00	600,000 00	600,000 00	.....	.....	.....	600,000 00	378,000 00	378,000 00	5
93	Lac-Manitou et Sud-Ouest (Pensionnaire (en propriété)	198 37	.....	1,400,000 00	1,400,000 00	1,400,000 00	.....	.....	.....	3,000,000 00	3,000,000 00	3,000,000 00	5
94	Lesueur-Mine-Soleil	43 00	.....	100,000 00	50,000 00	12,500 00	.....	.....	.....				
95	Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool	56 00	.....		*102,221 33	*102,221 33	.....	.....	.....				
96	Longueuil et Milton		39 00	500,000 00	200,000 00	200,000 00	.....	.....	.....	700,000 00	700,000 00	700,000 00	
97	*London, Huron et Rivière	5 00	.....	40,000 00	30,300 00	30,300 00	.....	.....	.....	25,000 00	5,000 00	5,000 00	
98	London et Port-Stanley (affermé au chemin de fer la Ligne Rivière-Détroit)	68 00	.....										
100	Lotbinière et Mégantic	24 00	.....	750,000 00	441,200 00	26,340 00	.....	.....	.....				
101	Rivière Magnetawan	30 34	.....	500,000 00	500,000 00	50,000 00	.....	.....	.....				
102	Manitoba (voir note marginale)	1 77	0 04	30,000 00	30,000 00	6,000 00	.....	.....	.....	30,000 00	6,000 00	6,000 00	
		354 05	.....	1,423,200 00	1,423,200 00	1,423,200 00	.....	.....	.....	3,576,800 00	3,576,800 00	3,576,800 00	5
103	*Manitoba et Nord-Ouest (affermé)	254 20	74 00	12,000,000 00	5,937,500 00	5,937,500 00	.....	115,000 00	415,000 00	4,700,000 00	3,469,100 00	3,469,100 00	5 et 6
104	Manitoba et Dominion du Sud-Ouest (affermé)	214 40	.....	1,000,000 00	700,000 00	700,000 00	.....	.....	.....	3,744,000 00	2,616,000 00	2,616,000 00	5
105	Vallée de la Massawippi	16 00	.....	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	.....	.....	.....	495,000 00	495,000 00	495,000 00	4
106	Midland, Nouvelle-Ecosse	32 40	.....	750,000 00	235,000 00	235,000 00	.....	.....	.....				
108	Midland, Ontario	57 00	.....	1,000,000 00	104,300 00	104,300 00	.....	.....	.....	1,300,000 00	1,200,000 00	1,200,000 00	
109	Midlothian et Victoria Beach	150 00	.....							C. 7,021,139 99	7,021,139 99	7,021,139 99	5
110	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est	102 00	5 00	500,000 00	100,000 00	10,000 00	.....	.....	.....				
111	Jonction Montréal et Champlain			3,200,000 00	3,200,000 00	3,200,000 00	.....	.....	.....	1,065,000 00	1,065,000 00	1,065,000 00	5
112	Montréal et Lac-Maskinongé (affermé)	61 73	.....										
113	Montréal et Ottawa (affermé)	12 00	.....	100,000 00	25,000 00	25,000 00	.....	.....	.....	100,000 00	100,000 00	100,000 00	5
114	Montréal et Ligne Provinciale, ci-devant Montréal, Portland, Rivière	93 20	.....	1,000,000 00	227,200 00	22,500 00	.....	.....	.....	817,500 p. mille.	1,620,250 00	1,620,250 00	5
115	Montréal et Jonction du Vermont	46 00	.....	100,000 00	100,000 00	100,000 00	.....	.....	.....	300,000 00	300,000 00	300,000 00	4
116	*Montréal et Ouest (en propriété)	23 00	.....	1,000,000 00			.....	.....	.....	300,000 00	*	*	
117	*Nakusp et Slocan (affermé)	195 00	.....	10,000,000 00	300,000 00	5,000 00	.....	.....	.....				
118	Nelson et Fort-Sheppard, C.-B.	36 30	.....	300,000 00	300,000 00	300,000 00	.....	.....	.....	925,000 00	647,074 00	647,074 00	4
119	*Nouveau-Brunswick (affermé)	54 70	.....	1,500,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00	.....	.....	.....	1,500,000 00	1,408,000 00	1,408,000 00	4
		179 00	.....	3,000,000 00	3,000,000 00	3,000,000 00	.....	.....	.....	7,117,000 00	7,000,743 50	7,000,743 50	4 et 5
120	*Nouveau-Brunswick et Canada (affermé)	117 30	.....	1,780,800 00	1,780,800 00	1,780,800 00	*399,067 00	399,067 00	399,067 00	400,000 00	170,000 00	170,000 00	6
121	Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	36 00	.....	600,000 00	215,800 00	215,800 00	.....	.....	.....	400,000 00	100,000 00	100,000 00	6
122	Nouveau-Brunswick-Sud, ci-devant connu sous le nom de Ligne Rivière et sud connu sous le Grand-Sud	32 50	.....										
123	Nouvelle-Westminster-Sud	34 10	.....	40,000 00	40,000 00	40,000 00	.....	.....	.....	800,000 00	300,000 00	300,000 00	4
124	Nipissingue et Baie-James		.....	500,000 00	500,000 00	500,000 00	.....	.....	.....				
125	*Nord	172 10	3 00	2,000,000 00	100,000 00	25,000 00	.....	.....	.....	825,000 p. mille.			
126	Stations-Nord	32 00	.....							C. 1,776,711 33	1,776,711 33	1,776,711 33	5, 4 et 6
127	*Nord et Jonction du Pacifique	31 22	.....										
128	Pacifique-Nord et Manitoba (voir note)		22 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	.....	.....	.....				
129	*Rive-Nord et embranchements de Montréal à Québec	26 30	.....	1,000,000 00	1,000,000 00	500,000 00	.....	.....	.....	1,320,000 00	1,320,000 00	1,320,000 00	
130	Nashwaak et Nipissingue	5 50	.....	250,000 00	250,000 00	250,000 00	.....	.....	.....	3,225,000 00	616,120 00	616,120 00	5
131	Sud de la Nouvelle-Ecosse		117 00	2,500,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	.....	.....	.....				
132	*Nova Scotia Sud Co., ci-devant New-Glasgow Iron, Coal and Railway Co.	12 50	.....							1,755,000 00	960,000 00	954,000 00	4
133	Ontario, Baie-d'Hudson et Ouest (pas de rapport)												
134	*Ontario et Québec (affermé)	673 00	.....	2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	.....	.....	.....	119,592,591 33	119,592,591 33	119,592,591 33	5
135	Montagne d'Orford	31 00	.....	100,000 00	50,000 00	5,000 00	.....	.....	.....				
136	Ottawa et New-York	96 71	.....	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	.....	.....	.....	500,000 00	1,100,000 00	1,100,000 00	4 et 6
137	*Ottawa-Nord et de l'Ouest, ci-devant Ottawa et Gatineau, comprenant maintenant le chemin de fer Jonction de Portland à Pacifique et le pont Interprovincial	137 39	.....	6,000,000 00	1,300,000 00	1,300,000 00	.....	.....	.....	2,475,000 00	2,475,000 00	2,475,000 00	4
138	Cie du chemin de fer et de navigation de Philipsburg	7 50	.....	125,000 00	75,000 00	75,000 00	.....	.....	.....	600,000 00	600,000 00	600,000 00	4
139	Prescott et Renfrew	4 25	.....	250,000 00	100,000 00	20,000 00	.....	.....	.....	20,000 00	13,000 00	6	
140	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	258 90	.....	2,000,000 00	300,000 00	300,000 00	.....	.....	.....				
141	Point de Quelque et abords		10 00	1,000,000 00	215,300 00	50,500 79	.....	.....	.....	3,800,140 00	3,800,140 00	3,800,140 00	6
142	Québec-Central	215 00	.....	3,500,000 33	3,701,033 33	3,501,033 33	.....	.....	.....	*3,289,866 67	3,259,986 74	3,259,986 74	3, 4 et 6
143	Québec et Lac-Saint-Jean	340 00	.....	6,000,000 00	6,000,000 00	6,000,000 00	.....	.....	.....	6,512,000 00	6,169,000 00	6,169,000 00	3, 4 et 6
144	Québec, Montmorency et Charlevoix	70 00	.....	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	.....	.....	.....	1,000,743 50	1,000,743 50	1,000,743 50	6
145	*Québec, Montréal, Ottawa et Occidental (Montréal à Ottawa) y compris embranchement (en propriété)	154 00	.....							96,000 00	96,000 00	96,000 00	
146	Québec et Nouveau-Brunswick		3 00	900,000 00	300,200 00	36,020 00	.....	.....	.....	*1,440,000 00	.....	.....	
147	Québec-Sud (maintenant Canadien Unis et Vallée de Rochelieu-Sud	32 00	.....							2,700,000 00	.....	.....	
148	Rivière-Sud et Saint-Lambert à Saint-François du Lac)	63 50	.....	4,000,000 00	4,000,000 00	4,000,000 00	.....	.....	.....	207,000 00	.....	.....	
	Rivière-Sud et de l'Ouest, maintenant chemin de fer Intercolonial du Nouveau-Brunswick	01 00	.....							45,000 00	.....	.....	
149	Montagne-Rouge	10 00	.....	100,000 00	100,000 00	100,000 00	.....	.....	.....	188,316 00	.....	.....	
150	Rideau et Nord	2 50	.....	100,000 00	100,000 00	100,000 00	.....	.....	.....	69,952 00	.....	.....	
151	Salisbury et Harvey, ci-devant chemin de fer Albert	4 00	.....	100,000 00	100,000 00	100,000 00	.....	.....	.....				
152	*Saskatchewan et Ouest (affermé)	18 20	.....	1,000,000 00	282,000 00	150,000 00	.....	.....	.....	85,000 p. mille.	100,000 00	100,000 00	4
153	Schomberg et Aurora		13 00	250,000 00	250,000 00	250,000 00	77,000 00	77,000 00	77,000 00	310,000 00	141,000 00	141,000 00	5
154	*Shawinigan et Grandmère (affermé)	60 00	.....	750,000 00	750,000 00	750,000 00	.....	.....	.....	300,000 00	300,000 00	300,000 00	4
155	Rive-Sud (ci-devant Saint-Lambert à Saint-François du Lac) voir note marginale	61 00	.....							1,250,000 00	1,250,000 00	1,120,523 00	4
156	Shawinigan, Sheffield et Chapman	63 00	.....	500,000 00	*500,000 00	*500,000 00	.....	.....	.....				
157	Tunnel de Saint-Clair	2 25	.....	700,000 00	700,000 00	700,000 00	.....	.....	.....	697,461 20	*697,461 20	*697,461 20	
158	*Pont de Saint-Jean et prolongement de ch. de fer (affermé)	2 00	.....	200,000 00	200,000 00	53,293 60	.....	.....	.....	2,500,000 00	2,500,000 00	2,500,000 00	5
159	*Saint-Jean et Maine (affermé)	92 10	.....	2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	.....	.....	.....	2,676,666 67	2,604,157 44	2,604,157 44	5
160	Chemin de fer Saint-Jean et Quebec-Loup		6 00	400,000 00	125,000 00	31,022 00	.....	.....	.....	243,333 33	216,664 00	216,664 00	5
161	Rivière Sainte-Marie	30 00	.....	500,000 00	125,000 00	125,000 00	.....	.....	.....				
162	Saint-Laurent et Adirondack	22 00	.....	1,200,000 00	1,200,000 00	1,200,000 00	.....	.....	.....	300,000 00	150,000 00	150,000 00	5
163	Saint-Laurent et Ottawa (affermé)	56 40	.....	2,000,000 00	800,000 00	800,000 00	.....	.....	.....	827,777 77	827,777 77	827,777 77	5 et 6
164	Ligne Shelburne et Chemin de fer de houille de Cumberland	48 00	.....	30,000 00	30,000 00	30,000 00	.....	.....	.....	975,324 00	975,324 00	975,324 00	4
165	Sorel-Sud	45 00	.....							50,000 00	.....	.....	
167	Temiscamingue et Ontario-Nord	113 00	112 00										
168	Temiscouata	6 30	.....	1,000,000 00	500,000 00	500,000 00	.....	.....	.....	2,258,133 30	2,258,133 30	2,258,133 30	5
169	Mille-Iles	35 30	.....	200,000 00	60,000 00	60,000 00	.....	.....	.....				
170	*Timiskaming, Lac Erie et Pacifique	29 00	.....	600,000 00	400,000 00	400,000 00	.....	.....	.....	58,000 00	58,000 00	58,000 00	6
171	*Vallée de la Tobique (affermé)	12 70	.....	80,000 00	80,000 00	25,000 00	.....	.....	.....	875,000 00	.....	.....	
172	Toronto Belt Line		.....	200,000 00	50,000 00	50,000 00	.....	.....	.....	280,000 00	280,000 00	280,000 00	5
173	Toronto, Lindsay et Pembroke	191 10	.....	1,000,000 00	413,300 00	293,430 00	.....	.....	.....	650,000 00	462,000 00	462,000 00	Nil.
174	*Toronto, Grey et Bruce (affermé)	60 00	.....										
175	*Toronto et Nipissingue	60 00	.....							3,500,000 00	3,500,000 00	3,500,000 00	4
176	Toronto, Hamilton et Buffalo, y compris Beamsville, Waterloo et Lake Erie	*87 79	.....	2,500,000 00	2,500,000 00	2,500,000 00	.....	.....	.....				
177	Vancouver et Île Lulu (affermé)	17 30	.....	1,000,000 00	350,000 00	350,000 00	.....	.....	.....	3,280,000 00	3,280,000 00	3

N° 2—Particularités du matériel roulant, etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie. Terminée	Longueur de la voie. En voie de construction	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons-lits. En propriété.	Nombre de wagons-lits. Loués.	Nombre de wagons-salons ou de réception. En propriété.	Nombre de wagons-salons ou de réception. Loués.	Nombre de voitures de 1re classe. En propriété.	Nombre de voitures de 1re classe. Louées.	Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants. En propriété.	Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants. Louées.	Nombre de wagons à bagage, malles-poste et messageries. En propriété.	Nombre de wagons à bagage, malles-poste et messageries. Louées.	Nombre de wagons à bestiaux et à marchandises. En propriété.	Nombre de wagons à bestiaux et à marchandises. Louées.	Nombre de wagons-réfrigérateurs. En propriété.	Nombre de wagons-réfrigérateurs. Louées.	Nombre de wagons-plates-formes. En propriété.	Nombre de wagons-plates-formes. Louées.	Nombre de wagons à houille et à lattes. En propriété.	Nombre de wagons à houille et à lattes. Louées.	Nombre de fourgons de conducteurs. En propriété.	Nombre de fourgons de conducteurs. Louées.	Nombre de wagons à équipe. En propriété.	Nombre de wagons à équipe. Louées.	Nombre de chasse-neige. En propriété.	Nombre de chasse-neige. Louées.	Nombre de fauchards. En propriété.	Nombre de fauchards. Louées.	Nombre de wagons munis de Freins à air comprimé. En propriété.	Nombre de wagons munis de Freins à air comprimé. Louées.	Nombre de wagons munis de Attelage automatique. En propriété.	Nombre de wagons munis de Attelage automatique. Louées.	Numéro.	Observations.
		Milles.	Milles.																																		
1	Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta	64·02		15				*2		4				2		27		*6		16		235		7		2		3		2		18		140		1	* Wagons-réservoirs. † Wagons officiels.
2	Albert-Sud	16·00																																		2	Non exploité.
	Embranchement de Harvey	3·00																																			
3	Algoma-Central et Baie-d'Hudson	91·75	106·45	17				*1		8				80						474		*291		16		2		2		1		688		782		3	* Wagon officiel. ‡ Y compris 18½ wagons à minerai.
4	Atlantique et Lac-Supérieur, y compris—		21·00																																	4	
	Baie-des-Chaleurs	100·00	82·00																																		
	Grand-Oriental	23·00		6						1		2		2		8				50				1		2		2		2							
	Vallée de l'Ottawa	7·00																																			
5	Chemin de fer de la Baie-de-Quinté, y compris			7						7		2		2		20				119		*20		1						2		16		171		5	* Wagons à minerai.
	Kingston, Napanee et de l'Ouest																																				
6	Bedlington et Nelson	15·20																																		6	Matériel fourni par la Cie du chemin de fer Grand-Nord, sous arrangement du trafic.
7	Yukon-Britannique	90·22		16				*1		†12				3		118		4		83		12		6		‡3		§2		1		229		229		7	* Wagon officiel. † Y compris 1 wagon à combinaison pour voyageurs et bagage. ‡ Y compris 1 grue à déblayement, 1 sonnette et 1 pelle à vapeur. § Rotatifs.
8	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie	45·00		4						5		2		2		25				24												15		23		8	
9	Mines de Bruce et Algoma	16·62		1								†1								10												11		11		9	Combinaison.
10	Bouctouche et Moncton	32·00		2						2		2				5				22		8						1								10	
11	Calgary et Edmonton	295·94																																		11	Chemin de fer exploité par le chemin de fer Canadien du Pacifique et matériel roulant appartenant à cette compagnie.
12	Canada-Atlantique, y compris Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	100·30		60	4			*5		20		11		7		945	1,080	27		†442		87		29		‡9		5		10		1,592	1,080	1,592	1,080	12	* Y compris 2 wagons officiels. † Y compris 1 wagon réservoir à gaz. ‡ Y compris 1 wagon à huile.
	Lignes affermées, Comtés du Centre	37·40																																			
	" " Pembroke-Sud	20·00																																			
13	Cie de ch. de f. et de houille du Canada, autrefois Joggins	12·00		2						1						1				5				1				1								13	
14	Canada-Est	136·00		11						5		2		2		12				88				2				4		1		3		5		14	
15	Canada-Sud	359·24																																			
	Lignes affermées—																																				
	Sarnia, Chatham et Erié	7·00		127				*2		42		21		30		1,977		‡35		172		131		76		28		1		6		2,012		2,014		15	* Wagons-buffets. † Wagons-réservoirs.
	Leamington et Saint-Clair	15·05																																			
16	Canadian-Northern, y compris—																																				
	Great-Northern de Winnipeg	10·00																																			
	Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest	40·00																																			
	Manitoba et Sud-Est	107·90		73				*4		11		11		10		1,894		9		604				33		62		7		3		2,188		2,576		16	* Wagon-buffet et 3 officiels.
	Lig. de la Cie de ch. de f. etc. du lac Manitoba	125·00																																			
	Ontario et Rivière-La-Ploie	164·00																																			
	Manitoba (ci-devant Pacifique-Nord et Manitoba, Portage et Nord-Ouest, exploitées par le Canadian-Northern		354·6																																		
17	Chemins de fer du gouvernement canadien—																																				
	Intercolonial, sauf l'embranchement Windsor, 32 milles, mais comprenant le Comté de Drummond		1,310·2		290		27		*12		109		118		82		5,402		84		2,650		1,646		99		10		61		†25		6,362		7,103		17	† Y comp. 5 wag.-tal. et 7 wag.-buff. * Y compr. 3 gr. à vap.
	Ile du Prince-Edouard		209·6		22				*1		21		†14		10		230				147		18		2				8		7		47		47			* Wag. officiel. † Y compr. 6 wag. de seconde cl. et bag. comb.
18	Chemin de fer du Pacifique Canadien	4,651·60																																		18	* Y compris 27 wagons-buffets et 31 officiels. † 5 wagons-observations, ainsi que combinaison. ‡ 30 wagons fermés, à bagage et 41 wagons à meubles. § 56 wagons à meubles. ‖ Wagons-ventilateurs. a. A huile, charbon de bois, locomotive, plate-formes, etc. b. 209 wagons à ballast et wagons-bascules pneumatiques Roger. c. 209 wagons à ballast et wagons-bascules pneumatiques et pension Roger. d. Grues, pelles à vapeur, sonnettes, etc.
	Lignes affermées—																																				
	Fredericton	22·10																																			
	Nouveau-Brunswick	175·00																																			
	Nouveau-Brunswick et Canada	117·20																																			
	Saint-Jean et Maine	92·10																																			
	Pont de Saint-Jean et ch. de f. de Prol.	2·00																																			
	St-Stephen et Milltown	4·60																																			
	Vallée de la Tobique	28·00																																			
	Cap-de-la-Madeleine	3·10																																			
	Montréal et Lac-Maskinongé	12·90																																			
	Atlantique et Nord-Ouest	201·00																																			
	Montréal et Ottawa	93·20																																			
	Ontario et Québec	473·00																																			
	Saint-Laurent et Ottawa	58·40																																			
	Credit-Valley	175·70	7,439·00	364·00	840	36	112		*72		†317	7	154		‡250	7	18,831	1,385	a549	b21	5,227	310	1,013		d401	e103	f459		91		g219		26,073	2,024	26,699	2,024		
	Jonction de Guelph	15·00																																			
	Toronto, Hamilton et Buffalo	2·70																																			
	Toronto, Grey et Bruce	191·00																																			
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26·00																																			
	Manitoba et Nord-Ouest	231·20		74·00																																	
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	214·40																																			
	Kootenay et Arrowhead	33·60																																			
	Colombie et Kootenay	60·00																																			
	Nakusp et Slocan	36·30																																			
	Shuswap et Okanagan	50·80																																			
	Saskatchewan et de l'Ouest	18·20																																			
	Colombie et de l'Ouest	157·10																																			
	Grand-Central du Nord-Ouest	71·00		40·70																																	
	Colombie-Britannique-Sud	202·40																																			
	Vancouver et Ile Lulu	17·25																																			
19	Chemin de fer du Cap-Breton		31·00		3						1		3		1						52												57		57		19	
20	Caraquette		68·00		1	1					1						2				9								1								20	
21	Carillon et Grenville		13·00		2						2		1		2		1				2																21	
22	Central d'Ontario		125·00																																		
	Ligne affermée—																																				
	Cie de chemin de fer et minière de Marmora, ci-devant Ontario, Belmont et Northern		9·60		9						3		2		3		31				121				2		1		1		1		133		121		22	
23	Ch. de fer Central, Nouvelle-Ecosse, ci-devant Central de la Nouvelle-Ecosse		74·00		5						4		1		2		13				49								1				17		7		23	
24	Châteauguay et Nord			37·00																																24	
25	Cobourg, Northumberland et Pacifique			49·00																																25	
26	Nid-de-Corbeau-Sud		48·15																																	26	Matériel fourni par la Cie du chemin de Grand-Nord sous arrangement de trafic.
27	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland		32·00	14·00	8						2				2		1				34		361		1				1		1				2		27	
28	Dominion-Atlantic, y compris—																																				
	Windsor et Annapolis	87·50																																			
	Vallée de la Cornwallis	14·00	220·50		23				*4		15		10		14		179				190		25		3				2		2		180		219		28	* Y compris 1 wagon-buffet et 1 officiel.
	Yarmouth et Annapolis (Comtés de l'Ouest)	87·00																																			
	Embranchement de Windsor, Intercolonial	32·00																																			
29	Edmonton, Yukon et Pacifique		4·50			1						1					1					1											3		3	29	
30	Elgin et Havelock		28·00		2						1				1		1				7						10		1		1						30	
31	Esquimalt et Nanaimo		78·00		7				2		5		4		3		14				42		19		4		28						32		121		31	
32	Fredericton et Cie du pont de ch. de fer Sainte-Marie		1·23																																	32	
33	Grand-Tronc	880·35																																			
	Embr. du quai, Montréal	3·44																																			
	Grand-Occidental	562·30																																			
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·39																																			
	Buffalo et Lac-Huron	102·00																																			
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	173·00																																			
	Embranchement d'Owen-Sound	12·42																																			
	London, Huron et Bruce	68·00																																			
	Jonction de Waterloo	10·25																																			
	Norfolk-Sud	17·00																																			
	Wellington, Grey et Bruce	168·13																																			
	Nord	172·10																																			
	Simcoe-Nord	33·00																																			
	Hamilton et Nord-Ouest	173·00	3,154·48		620		6		*28		374		124		304		18,555		254		5,345		1,685		357		436		69		38		22,390		27,452		33	* Y compris 3 wagons-buffets, et 10 officiels.
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37																																			
	Ligne de ceinture de Toronto	12·79																																			
	Midland	166·00																																			
	Grande-Jonction	85·21																																			
	Toronto et Nipissingue	85·00																																			
	Jonction du Lac-Simcoe	26·00																																			
	Victoria	53·00																																			
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·00																																			
	* Cobourg, Blairton et Marmora	15·00																																			
	Union Jacques-Cartier	6·50																																			
	Montréal et Jonction de Champlain	61·73																																			
	Jonction de Beauharnois	19·50																																			
34	Chemin de fer Grand-Nord du Canada, y compris Basses-Laurentides et chemin de fer de Colonisation de Montfort et Gatineau		208·10		2	21					2	6		9		4		496		2		179		69		11				4		2		423		647	34	
35	Rive du Golfe		16·78		1																															35	Exploité par la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, et le matériel roulant fourni par cette compagnie.
36	Halifax et Yarmouth		50·20		4						7				2		8				28										1		17		33		36	
37	Hampton et Saint-Martin		20·00		1						*1						1										2		1								37	
38	Hereford		53·80			3			*2			1		12				27				17												5		5	38	* En été seulem. † Wagons à combin. p. voyageurs et bagage.
39	Rivière au Sauvage			18·10																																39	
40	International du Nouveau-Brunswick (ci-devant Restigouche et de l'Ouest		11·00	99·00	2						1										10												11				40	
41	Cie houillère et de chemin de fer d'Inverness, ci-devant Inverness et Richmond		61·00		6						2				2		10				30		100		3				1		1		92		114		41	
42	Irondale, Bancroft et Ottawa		48·00		3						*2						2				31								1		1		46				42	* Y compris 1 wagon à combinaison pour voyageurs et bagage.
43	Kaslo et Slocan, C.-B.		31·80		3						3						26				11		*5		1				3		1						43	* Gondoles.
44	Kent-Nord		27·00		2						1						1				1								2		1						44	
45	Vallée de la Rivière Kettle		3·80		1																															45	
46	Kingston et Pembroke		112·85		9				*1		4		3		4		20				50		1		1				2		2		11		33		46	* Wagon officiel.
47	Mines du Klondike		2·00	83·00	1																6															47	
48	L'Assomption		3·50		1										1		1																			48	
49	Lac-Erié et Rivière-Détroit, y compris Erié et Lac-Huron	198·35	222·35		32	7			*1		17		21		13		43				144		100	207	6		2						152	207	333	207	49	* Wagon officiel.
	Ligne affermée, London et Port-Stanley	24·00																																			
50	Lenora Mount Sicker		11·50		3																2		*8													50	* Wagon à minerai.
51	Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool			39·00																																51	
52	Liverpool et Milton		5·00		1							1		1							10								1								52	
53	Lotbinière et Mégantic		30·34		2						1		1				2				30															53	
54	Rivière Magnetawan		1·77	04																																54	Exploité par le matériel roulant du chemin de fer Grand-Tronc.
55	Manitouline et Rive-Nord		16·00		3						*1						1				22		*28		2								44		44		55	* Combinaison wagon-bagage et fumoir. † Y compris 18 wagons en acier à minerai.
56	Massawippi-Vallée		35·46			7						5			4		250																	259		259	56	
57	Middleton et Victoria-Beach			5·00																																57	
58	Midland de la Nouvelle-Ecosse		57·50		3						5				3		9				32												49		49		58	
59	Montréal et Atlantique, autrefois Sud-Est	103·00	163·70		18				2		12		*13		2		409		4		344				11		4		5		†5		701		753		59	* Combinaisons. † Wagons-pensions.
	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent	60·70																																			
60	Montréal, Portland et Boston, maintenant Montréal et Ligne Provinciale		40·60			2					4				1			14		1				5									5		25	60	Exploité par le chemin de fer Vermont-Central.
61	Montréal et Jonction du Vermont		23·60			8		4		2		12			5		88		27			5			6								149		149	61	" " "
62	Sud de New-Westminster		24·10																																	62	Matériel fourni par le chemin de fer Grand-Nord.
63	Nelson et Fort-Sheppard		54·70																																	63	" " " Spokane-Falls et Northern
64	Cie houillère et de ch. de fer du Nouveau-Brunswick		44·66	15·00	3							2					1				18										1						64	d'après arrangements de trafic.
65	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard		36·00		3						1		1				4				41								2								65	
66	Nouveau-Brunswick-Sud, ci-devant ligne riveraine		82·50		3						3				2		7				54								1		1				32		66	
67	Nosbonsing et Nipissingue		5·50		1																58						1										67	
68	Nipissingue et Baie-James			3·00																																68	
69	Colonisation du Nord			22·50																																69	
70	Cie d'acierie et de houillère de la Nouvelle-Ecosse		12·50		3						*1							2			15		†26	†1					1								70	
71	Sud de la Nouvelle-Ecosse			117·00																																71	* Combinaison, 1re et 2e classes. † Wagon à minerai.
72	Mon agne d'Orford		31·00		2						*1										12												13		13		72	* " " voyageurs et bagage.
73	Ottawa, Nord et Occidental, y compris Jonction de Pontiac, et Pont Interprovincial		137·20		4						3		9		4		10				55				2				2		2		16		68		73	* Y compris 7 wagons d'excursion.
74	Ottawa et New York		55·79			3					2		1		1														1				4		4		74	Cette compagnie ne possède pas de wagons à marchandises, mais paye le tarif convenu par mille pour chaque wagon de marchandises d'autres compagnies se servant de la ligne.
75	Cie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg		7·50		1	1					*1							†				†		†													75	* Combinaison. † Obtenus de raccordements quand requis.
76	Pontiac et Renfrew		4·25																																	76	
77	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan		293·96																																	77	Chemin de fer exploité par le chemin de fer Can. du Pac., et matériel roulant fourni par cette compagnie.
78	Cie du pont de Québec et abords			10·00																																78	
79	Québec-Central		213·50		21				*1		10		8		6		262				289				†7				5		1		25		1		79	* Wagon officiel. † Fourg. pour conduct. et wag. à combin.
80	Québec et Lac-Saint-Jean		240·00		22		4				7		*8		7		309		2		179		84		8		3		†8		1		324		380		80	* Combinaisons, 1re et 2e classes. ‡ Y compris 2 pelles à vapeur et 1 grue.
81	Québec, Montmorency et Charlevoix (maintenant Cie de chemin de fer et d'éclairage de Québec)		80·00		3						4		18				5	1			21								1				22		22		81	
82	Québec et Nouveau-Brunswick			3·00																																82	
83	Québec-Sud, ci-devant chemin de fer des Comtés-Unis et de la Vallée du Richelieu-Est et Rive-Sud		143·50		13						14				3		16				67														27		83	
84	Montagne-Rouge		9·53		1						1						9				9				1								20		20		84	
85	Rutland et Noyan		3·30																																	85	Exploité par la Compagnie de chemin de fer de Rutland.
86	Salisbury et Harvey		45·00		3						1				2		5				27				1				1		1						86	
87	Schomberg et Aurora			15·00																																87	
88	Stanstead, Shefford et Chambly		43·00			2		4		2		4				1		112		28		5	3		6									165		165	88	Exploité par le matériel du chemin de fer Vermont-Central.
89	Cour et approches du tunnel Saint-Clair		2·25		4																				9								9				89	
90	Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup			6·00																																90	
91	Saint-Laurent et Adirondack		32·82			2						2														2		4		1				8		8	91	
92	Saint-Louis et Richibouctou		7·00																																	92	Non exploité.
93	Rivières Sainte-Marie		30·00																																	93	Exploité par la Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta, laquelle fournit le matériel roulant.
94	Sydney et Louisbourg (Cie houillère Dominion)		48·28		21						2		*2		2		1				50		1,430		8		3		2		1		10		6		94	* Y compris un wagon de combinaison de 1re et 2e classes.
95																																				95	
96	Temiscamingue et Ontario-Nord			112·00																																96	* Wagon officiel.
97	Tomiscouata		113·00		5				*1		2		4		2		40		5		64				1		1		4				69		69		97	
98	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique		35·32		4						6						13				17												6		36		98	* Wagon à voyageurs.
99	Mille-Iles		6·25										*1		*1																		2		2		99	* Wagon officiel.
100	Toronto, Hamilton et Buffalo

CHEMINS DE FER À VAPEUR

ÉTATS SOMMAIRES CONCERNANT LES FRAIS DE TRACTION, PARTICULARITÉS DE CONSTRUCTION DE CHEMINS, MATÉRIEL ROULANT, VOYAGEURS ET MARCHANDISES TRANSPORTÉS, RECETTES, FRAIS D'EXPLOITATION ET ACCIDENTS.

N° 3.—Particularités de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Lisses de fer.	Longueur de la ligne. Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
		Milles.	Milles.	Milles	Milles.	Milles.	Liv.	Liv.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	64·62	.....	.....	64·62	13.21	.....	56
2	†Albert-Sud ..... 16·00 Embranchement de Harvey.. 3·00	19·00	.....	.....	19·00	.....	.....	.....
3	Algoma-Central et Baie-d'Hudson..	91·75	106·45	.....	91·75	54·99	.....	56,60,80,85
4	Atlantiq. et Lac-Supérieur, y compris— Baie-des-Chaleurs.....100·00 Grand-Oriental..... 23·00 Vallée de l'Ottawa..... 7·00	130·00	21·00 82·00	.....	130·00	4·00	.....	56
5	Ch. de fer de la Baie-de-Quinté. 4·00 Kingston, Napanee et Ouest. 60·82	72·82	.....	.....	72·82	7·00	.....	56,60,65.72
6	Bedlington et Nelson.....	15·20	.....	.....	15·20	·87	.....	56
7	Yukon-Britannique.....	90·32	.....	.....	90·32	7·97	.....	45 et 56
8	Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie.	45·00	.....	.....	45·00	2·00	.....	56
9	‡Bruce-Mines et Algoma	16·62	.....	...	16·62	.....	.....	56
10	Bouctouche et Moncton.....	32·00	.....	.....	32·00	2·50	.....	54 et 56
11	Calgary et Edmonton.....	295·32	.....	...	295·32	9·81	.....	56
12	Canada-Atlantique, y compris Ottawa, Arnprior et Parry-Sound .....100·00 Lignes affermées— Comtés du Centre..... 37·40 Pembroke-Sud..... 20·90	458·60	.....	.....	458·60	97·30	.....	56,72,73, 75....
13	Cie de ch. de fer et de houille du Canada, autrefois Joggins.....	12·00	.....	.....	12·00	3·00	.....	56
14	Canada-Est.....	136·00	.....	.....	136·00	6·50	.....	56½ à 60
15	Canada-Sud.....359·24 Lignes affermées— Sarnia, Chatham et Erié..... 7·00 Leamington et Saint-Clair.... 15·95	382·19	.....	.....	382·19	180.60	.....	60, 65, 80
16	Canadian-Northern, y compris Winnipeg Great-Northern, 40·00 Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest..... 85·00 Manitoba et Sud-Est.....107·90 Ch. de f. du Lac-Manitoba, et la ligne de la Cie du Canal125·00 Ontario et Rivière-La-Pluie..164·00 Manitoba (ci-devant) Northern-Pacific et Manitoba et Portage et Nord-Ouest) exploitées par le Candian-Northern.....	881 90 354·65	.....	.....	1,248·20	84·68	.....	56 et 60
17	Ch. de fer du gouvernement canadien— Intercolonial, non compris l'embranchement Windsor (32 milles), mais y compris le Comté de Drummond.	1,310·26	.....	.....	1,310·26	249·34	.....	56,58,67, 80, 110
18	Ile du Prince-Edouard.....	209·00	.....	3·00	206·00	17·13	38	50, 52, 56
19	††Canad. du Pacif. (possédés) 4,369·75 Lignes affermées— Frédéricton ..... 22·10 Nouveau-Brunswick..... 175·00 Nouv.-Brunswick et Canada 117·20							

† Non en exploitation. * Non en exploitation. ‖ 135·69 milles de voie double.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Nomb. de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus de la voie.	Nombre de chemins publics sous traverses.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.					Pieds.		Pds	
2640	Cornières	....	....	4	....	.....	....	....	3	..	573	53	4·8½	1
....	.....	..	....	.....	....	.....	....	....	....	....	....	.....	....	2
3000	Joints Bouzano et cornières	...	1	24	2	15·8	....	1	1	1	478	132	4·8½	3
2640	Cornières et éclisses	..	....	61	4	22·0	4	...	4	....	717	67	4·8½	4
3000	Cornières	....	....	55	*1	.....	1	2	4	...	955	90	4·8½	5
2640	"	....	...	2	....	.....	....	....	2	..	573	53	4·8½	6
2816	"	..	....	.....	....	.....	....	...	1	..	359	206	3·00	7
2640	Joint Fisher pour pont	....	....	35	....	.....	....	...	2	..	717	58	4·8½	8
2640	Cornières (4 chev.)	...	....	10	....	.....	....	1	1	....	637	79	4·8½	9
2640	Eclisses	....	..	20	....	.....	....	1	1	....	816	74	4·8½	10
2640	Cornières et éclisses	11	....	148	....	....	..	....	4	....	1,146	53	4·8½	11
2816	" "	2	11	197	4	22·0	6	13	10	3	955	66	4·8½	12
3000	Eclisses	....	...	8	....	.....	....	....	1	...	955	79	4·8½	13
2640	Cornières et éclisses	...	1	35	....	.....	....	1	4	1	955	80	4·8½	14
2816 3168	Joint 4 et 6 chevilles et arrête-noix	....	10	418	19	21·6	12	17	17	10	913	75	4·8½	15
2640	Cornières	§186	1	695		.....	2	13	10	...	573	63	4·8½	16
2640 3168	Eclisses	2	22	482	30	18·6 à 35	10	12	29	23	694	65	4·8½	17
2640	Eclisses et cornières	....	....	964	2	17·3	1	....	....	....	396	90	3·6	18

§ Y compris 25 entrepôts.

††35·70 milles de voie double.

N° 3.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin du fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Lisses de fer.	Longueur de la ligne. Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
		Milles.	Milles.	Milles	Milles.	Milles.	Liv.	Liv.
	Can. du Pac.—Lignes affermées—*Fin.*							
	Saint-Jean et Maine. . 92·10							
	Pont de Saint-Jean et prolongement de ch. de fer.. 2·00							
	Saint-Stephen et Milltown. 4·60							
	Vallée de la Tobique..... 28·00							
	Cap-de-la-Madeleine..... 3·00							
	Montréal et Lac-Maskinongé..... 12·90							
	Atlantique et Nord-Ouest.. 201·40							
	Montréal et Ottawa.... ... 93·90							
	Ontario et Québec..... 473·00							
	Saint-Laurent et Ottawa... 58·40							
	Credit-Valley..... 175·70	7,439·00	364·00	.....	7,439·00	1,010·10	.....	56,60,72, 73, 80 et 100....
	Jonction de Guelph..... 15·00							
	Toronto, Hamilton et Buffalo 2·70							
	Toronto, Grey et Bruce..... 191·10							
	Pacifique d'Ontario-Ouest .. 26·60							
	Manitoba et Nord-Ouest.... 234·20	....	74·00					
	Colonisation du Manitoba Sud-Ouest ..... 214·40							
	Kootenay et Arrowhead.... 33·60							
	Columbia et Kootenay..... 60·50							
	Nakusp et Slocan..... 36·30							
	Shuswap et Okanagan ..... 50·80							
	Saskatchewan et Ouest..... 18·20							
	Columbia et Western..... 157·10							
	Grand Nord-Ouest-Central.. 71·00	.....	40·70					
	Colombie-Britannique-Sud.. 202·40							
	Vancouver et île Lulu..... 17·25							
20	Cap-Breton.....	31·00	.....	.....	31·00	2·00	... .	60 et 72
21	Caraquette	68·00	.....	....	68·00	3·25	.....	50
22	Carillon et Grenville.....	13·00	.....	13·00	.....	·25	65	.....
23	Ontario-Central..	125.00	.....	.....	125·00	13·00	.....	42 56 et 70
	Ligne affermée— Cie de ch. de fer et minière de Marmora, ci-devant Ontario, Belmont et Nord	9·60	....	.....	9·60	.....	.....	56
24	Chemin de fer Central de la N.-Ecosse, autrefois Central de la Nouv.-Ecosse..	74·00	.... ..	....	74·00	3·50	.....	56
25	Châteauguay et Nord	.....	37·00	... ..	.....	.....	.....	.. ..
26	Cobourg, Northumberland et Pacifique.	.....	49·06	.....	.....	.....	.....	.....
27	Sud du Nid-de-Corbeau.....	48·15	.. ....	.....	48·11	9·21	.....	68
28	Cie houillère et de c. de f. de Cumberland	32·00	14·00	.....	32·00	16·00	.....	67 et 80
29	Dominion-Atlantic, comprenant— Windsor et Annapolis..... 87·50							
	Vallée de la Cornwallis..... 14·00							
	Yarmouth et Annapolis (comtés de l'Ouest). ..... 87·00	220·50	.....	32·00	188·50	21·00	21·00	56,60,67, 70, 72.
	Embranchement de Windsor, affermé de l'Intercolonial .. 32·00							
30	Edmonton, Yukon et Pacifique.....	4·50	.....	.....	4·50	·20	.....	60
31	Elgin et Havelock.....	28·00	....	..	28·00	2·00	.....	46 et 56
32	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	....	.. ...	78·00	5·06	.....	54, 56, 60
33	Frédérict'n et Cie du pont c. f. Ste-Marie.	1·33	.....	1·33	.....	.....	56	.....

pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Nomb. de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus de la voie.	Nombre de chemins publics sous traverses.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.					Pieds.		Pds	
2640	Eclisses, cornières et joints Bonzano	10	37	4,513	90	18·11 20·6 21·6	84	57	83	82	288	238	4·8½	19
2640	Cornières en acier à six trous			14					1		715	79	4·8½	20
2600	Eclisses			12				1	1		1,000	60	4·8½	21
1760	Coussinets		1	8	1	16·0					1,910	100	5·6	22
2640	Eclisses et cornières			105	1	20·0		2	5	1	955	105	4·8½	
2300	Eclisses			8					1		717	72	4·8½	23
2640	Cornières			32	1	20·0			1		819	80	4·8½	24
														25
														26
1760	Cornières			7			1		1	1	574	106	4·8½	27
2400	Cornières et éclisses			18					1		820	160	4·8½	28
2640	Eclisses d'angles		1	109	4	16·5 22·0			4	2	637	79	4·8½	29
2540	Cornières			8				1	1		556	53	4·8½	30
2640	Eclisses			25	2			1	1		716	90	4·8½	31
2992	Eclisses d'angles et boulons			17		23·0	3	2	2		573	80	4·8½	32
2564	Cornières et éclisses													33

N° 3.—Particularités de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Lisses de fer.	Longueur de la ligne. Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
		Milles.	Milles.	Milles	Milles.	Milles.	Liv.	Liv.
34	*Grand-Tronc.....880.35.. 880·35 Emb. du q., Montréal. 3·44.. 3·44 Grand-Occidental..... 562·30 Brantford, Norfolk et Port-Burwell..... 34·39 Buffalo et Lac-Huron .... 162·00 Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié..... 173·00 Embranch. d'Owen-Sound.. 12.42 London, Huron et Bruce.... 68·00 Jonction de Waterloo .... 10·25 Norfolk-Sud ..... 17·00 Wellington, Grey et Bruce.. 168·13 Northern ..... 172·10 Simcoe-Nord..... 33·00 Hamilton et Nord-Ouest.... 173·00 Nord et jonction du Pacifiq. 111·37 Ligne de ceinture de Toronto 12·79 Midland ..... 165·00 Grande-Jonction..... 85·21 Toronto et Nipissingue.. .. 85·00 Jonction du Lac-Simcoe.... 26·00 Victoria..... 53·00 Whitby, Port-Perry et Lindsay..... 46·00 Cobourg, Blairton et Marmora..... 15·00 Union Jacques-Cartier..... 6·50 Jonction de Montréal et Champlain ..... 61·73 Jonction de Beauharnois... 19·50	3,157·48	.....	...	3,157·48	773·94	.....	50 à 100
35	Grand-Nord-Ouest du Canada, y compris les Basses-Laurentides, et Montfort et Colonisation de la Gatineau...	208·10	.....	.....	208·10	13·00	.....	56-70
36	Rive du Golfe.....	16·78	.....	.....	16·78	1·01	.....	56
37	Halifax et Yarmouth	50·20	.....	.....	50·20	3·51	.....	56
38	Hampton et Saint-Martin.....	29·00	.....	.....	29·00	·50	.....	56
39	Hereford	53·30	.....	.....	53·30	8·35	.....	56
40	Indian River.....	.....	18·10	.....	.....	.....	.....	.....
41	Cie de ch. de fer International du Nou-Brunswick (ci-dev. Ristigouche et Ouest	11·00	.....	.....	11·00	·76	.....	56
42	Cie de ch. de fer et houillère d'Inverness, ci-devant Inverness et Richmond	61·30	.....	.....	61·00	4·00	.....	56
43	Irondale, Bancroft et Ottawa.....	48·00	.....	.....	48·00	2·50	.....	56
44	Kaslo et Slocan, C.-B.....	31·80	.....	.....	31·80	2·80	.....	45
45	Kent-Nord	27·00	.....	.....	27·00	.....	.....	56
46	Vallée de la rivière Kettle.....	3·86	.....	...	3·86	.....	.....	60
47	Kingston et Pembroke	112·85	.....	9·75	103·10	21·00	.....	50, 56, 84
48	Mines de Klondyke.....	2·00	83·00	...	2·00	.....	.....	52
49	L'Assomption.....	3·50	.....	.....	3·50	·33	.....	56
50	Lac-Erié et Rivière-Détroit, y compris Erié et Huron.....198·35 London et Port-Stanley, affermée..... 24·00	222·35	.....	....	222·35	36·82	.....	51,57,66 à 70
51	Lenora Mount Sicker.....	11·50	.....	.....	11·50	·28	.....	20 et 28
52	Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool.....	.....	39·00	.....	.....	.....	.....	.....

* 402·89 milles de voie double.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1903—*Suite.*

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de chemins publics sous traverses.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Longueur de la voie.	Numéro.
						Pds.					Pds.		Pds.	
2640 3200	Cornières et éclisses	10	97	2,949	243	15·9½ à 40·0	137	54	54	76	717	106	4·8½	34
2640	Eclisses et cornières	1	...	94	4	21·6	1	5	5	....	2,292	104	4·8½	35
2600	Eclisses	....	....	19	....	.....	....	....	1	....	573	53	4·8½	36
2640	Cornières	....	....	31	....	.....	....	..	1	....	955	79	4·8½	37
2640	Eclisses	....	....	18	....	.....	....	..	1	...	955	90	4·8½	38
2800	"	....	....	28	....	.....	....	2	3	.	955	66	4·8½	39
....	....	....	....	.....	....	.....	....	....	....	....	....	....	....	40
2640	Eclisses	....	....	7	....	.....	....	..	1	..	573	79	4·8½	41
3000	Cornières	....	....	25	....	.....	....	....	1	....	637	78	4·8½	42
2640	Eclisses	....	....	16	....	.....	....	....	1	...	1.000	60	4·8½	43
2640	Cornières et boulons	....	....	13	1	22·6	2	....	....	1	193	172	3·00	44
2432	Eclisses et boulons	....	....	5	....	.....	....	..	1	....	1,000	60	4·8½	45
2816	Cornières	....	....	5	....	.....	....	1	1	1	409	578	4·8½	46
2640	Eclisses	....	....	56	1	16·0	1	6	5	....	955	79	4·8½	47
....	Cornières	....	....	.....	....	.....	....	....	....	13	22	158	3·00	48
2500	Eclisses	....	....	1	....	.....	..	1	1	....	955	20	4·8½	49
2800	Cornières	....	3	264	5	20·0 à 21·0	....	10	12	....	716	60	4·8½	50
3168	Eclisses et boulons	....	....	5	.	.....	.	....	....	....	764	501	3·00	51
..	....	....	....	.....	...	.....	....	....	....	....	....	....	....	52

N° 3.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée (lisses posées).	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Lisses de fer.	Longueur de la ligne. Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
		Milles.	Milles.	Milles	Milles.	Milles.	Liv.	Liv.
53	Liverpool et Milton	5·00	.....	.....	5·00	1·00	.....	56
54	Lotbinière et Mégantic	30·34	.....	....	30·34	3·00	.....	56
55	Maganetawan	1·77	·04	....	1 77	1·77	.....	56, 65
56	Manitoulin et Rive-Nord	16·00	.....	.....	16·00	1·50	.....	65
57	Vallée de la Massawippi	35·46	.....	.....	35·46	7·44	.....	60
58	Middleton et Victoria-Beach	.....	5·00	.....	.....	.....	.....	.....
59	Midland de la Nouvelle-Ecosse	57.50	.....	.....	57·50	·50	.....	60
60	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est 103·70; Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent 60·70	163·70	.....	.....	163·70	23·50	.....	56,60,72, 73 et 80
61	Montréal et Ligne Provinciale, ci-devant Montréal, Portland et Boston	40·60	.....	8·60	32·00	1·00	38	56
62	Jonction de Montréal et Vermont	23·60	.....	.....	23·60	2·00	.....	60 et 72
63	Sud de New-Wesminster	24·10	.....	..	24·10	2·92	.....	56
64	Nelson et Fort-Sheppard	54·70	.....	.....	54·70	3·44	.....	56
65	Cie houillère et ch. de f. du N.-Brunswick	44·66	15·00	....	44·66	2·00	.....	52-56
66	Nouv.-Brunswick et Ile du P.-Edouard.	36·00	.....	.....	36·00	1·50	.....	56
67	N.-Brunswick-Sud (ci-devant ligne riveraine	82·50	.....	.....	82·50	2·50	.....	50
68	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	.....	....	5·50	1·25	.....	56
69	Nipissingue et Baie James	.....	3·90	.....	.....	.....	.....	.....
70	Colonisation du Nord	.....	22·00	.....	.....	.....	.....	.....
71	Sud de la Nouvelle-Ecosse	.....	117·00	.....	.....	.....	.....	.....
72	Nova Scotia Steel & Coal Co's Ry	12·50	.....	.....	12·50	3·87	.....	56
73	Montagne d'Orford	31·00	.....	3·50	27·50	1·00	.....	56
74	Ottawa, Nord et Ouest, y compris ch. de fer de la jonction Pontiac-Pacifique et pont interprovincial	137·20	.....	...	137·20	6·00	.....	56 et 70
75	Ottawa et New-York	56·79	.....	....	56·79	3·24	.....	65
76	Cie de ch. de f. et de carr. de Philipsburg	7·50	.....	.....	7·50	.....	.....	56
77	Pontiac et Renfrew	4·25	.....	..	4·25	·75	.....	56
78	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.	253·96	.....	...	253·96	9·40	.....	56
79	Québec, Pont, et approches	.....	10·00	.....	.....	.....	.....	....
80	Québec-Central	213·50	.....	.....	213·50	20·50	.....	56, 60 et 70
81	Québec et Lac-Saint-Jean	240·00	.....	....	241·00	33·50	.....	50 à 70
82	†Québec, Montmorency et Charlevoix, maintenant Cie de ch. de fer et d'éclairage de Québec)	30·00	.....	....	30·00	5·00	.....	56 et 70
83	Québec et Nouveau-Brunswick	.....	3·00	....	.....	.....	.....	.....
84	Québec-Sud, y compris les Comtés-Unis et la Vallée de Richelieu-Est, et de la Rive-Sud	143·50	.....	.....	143·50	9·00	.....	56, 80
85	Montagne-Rouge	9·53	.....	.....	9·53	3·34	.....	56
86	Rutland et Noyan	3·39	.....	.....	3·39	0·20	.....	80
87	Salisbury et Harvey	45·00	.....	30·00	14·50	6·00	56	56
88	Schomberg et Aurora	.....	15·00	.....	.....	.....	.....	.....
89	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	.....	12·00	31·00	2·00	60	60
90	Tunnel Saint-Clair, cour et abords	2·25	.....	.....	2·26	11·00	.....	100
91	Vallée de la St-Jean et Rivière-du-Loup.	.....	6·00	.....	.....	.....	.....	.....
92	Saint-Laurent et Adirondack	32·82	.....	....	32·82	6·93	.....	72 et 80
93	Saint-Louis et Richibouctou	7·00	.....	.....	7·00	·25	.....	56

*5·5 milles de voie double. † 6 milles de double voie.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1903—*Fin.*

Nombre de traverses par mille	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de chemins publics sous traverses.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.					Pieds.		Pds.	
2500	Eclisses						2				100	90	4·8½	53
2640	Cornières			9				1	2		717	80	4·8½	54
2800	Attaches pour cornières			1					1		515	82	4·8½	55
3000	Cornières								2		717	650	4·8½	56
2600 2800	Eclisses		1	28	1	19·0		1	2	1	441	76	4·8½	57
2640	Cornières			25				1	2		882	55	4·8½	58
														59
2640	Eclisses et cornières			164	1	18·10	2	6	6	2	441	140	4·8½	60
3000	Eclisses, boulons et chaînes			21				3	1	2	1,433		4·8½	61
3000	Eclisses et boulons			51					3		2,865	52	4·8½	62
2640	Cornières et boulons			25							717	89	4·8½	63
2640	Cornières			5					2		478	132	4·8½	64
2640	Eclisses		21	2					1		816	74	4·8½	65
2400	"			26					1		750	66	4·8½	66
2992	Eclisses			15	5	23·0		3	3		573	85	4·8½	67
3000	"			2				1	1		955	132	4·8½	68
														69
														70
														71
2500	Barre avec boulon			5					1	1	955	79	4·8½	72
2640	Eclisses et boulons			17					1		955	74	4·8½	73
2640	Cornières ordin. et angulaires		3	107	10	21·6	9	4	5		573	106	4·8½	74
2750	Cornières et boulons			70	1	22·0		3	3		573	106	4·8½	75
2816	Eclisses			7					1	1	955	52	4·8½	76
2640	"								1		717	106	4·8½	77
2640	Cornières et éclisses	34		35					1	1	1,146	65	4·8½	78
														79
2640	Eclisses et cornières			115			3	2	7	2	882	76	4·8½	80
2640	"	1	2	56	9	17·0	3		2		717	105	4·8½	81
2640	Eclisses ordin. et angulaires		1	10				1	2		1,433	42	4·8½	82
														83
2640	Eclisses et cornières			85				10	9		717	40	4·8½	84
2640	Cornières										287	185	4·8½	85
3000	"			3				1	1		637	15	4·8½	86
2600	Eclisses et manchons			27	2	15·0			1		717	80	4·8½	87
														88
2640	Eclisses, boulons et coussinets en fonte			42	1	18·0		3	4		1,910	60	4·8½	89
												105	4·8½	90
														91
2816	Cornières			30	1	20·6	2	2	3		478	63	4·8½	92
2432	Eclisses et boulons												3·00	93

N° 3.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur de voie de garage.	Poids par verge.	
		Complétée (lisses posées).	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
		Milles.	Milles.	Milles	Milles.	Milles.	Milles.	Liv.
94	Rivière Sainte-Marie	30·00	.....	.....	30·00	.....	.....	28
95	Sydney et Louisbourg (Cie houillère du Canada)	48·96	.....	.....	48·96	4·00	.....	56 et 80
96	Témiscamingue et Ontario-Nord	.....	112·00	.....	.....	.....	.....	.....
97	Témiscouata	113·00	.....	.....	113·00	3·00	.....	56
98	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	35·33	.....	.....	35 33	5·00	.....	56, 65 et 70
99	Mille-Iles	6·33	.....	.....	6·33	1·00	.....	56 à 60
100	Toronto, Hamilton et Buffalo	87·78	.....	.....	87·78	23·12	.....	56, 65, 66, 70 et 80
101	Vancouver, Victoria et Est. et Cie de navigation	15·90	.....	.....	15·90	2·40	.....	60
102	Vancouver, Westminster et Yukon	.....	17·70	.....	.....	.....	.....	.....
103	Victoria et Sydney, C.-B	16·26	.....	.....	16·26	1·20	.....	.....
104	Victoria Terminal et bateau passeur	18·40	.....	.....	18·40	1·50	.....	56, 60
105	York et Carleton	5·75	.....	.....	5·75	·10	.....	56
	Total	19,077·59	1,356·89	100·68	19,133·39	2,953·49	.....	.....

pour l'exercice terminé le 30 juin 1903—*Fin.*

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de chemins publics sous traverses.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.								
2113	Eclisses	....	...	6	....	.....	....	....	1	...	382	79	4·8½	94
2300	Cornières et boulons	....	1	29	2	18 0	2	2	1	....	955	90	4·8½	95
....	.....	...	..	5	...	.....	....	...	....	....	...	....	...	96
2640	Eclisses et cornières	....	....	38	....	.....	2	1	2	1	819	79	4·8½	97
2640	Cornières	4	....	39	1	21·0	3	2	4	....	955	52	4·8½	98
3000	Cornières en fer	....	....	8	....	... ...	....	..	1	....	410	84	4·8½	99
2640 3000	Cornières et boulons	....	6	122	15	22·0	2	5	6	3	675	79	4·8½	100
2816	Cornières	....	...	15	1	22·0	....	....	1	....	716	32	4·8½	101
....	.....	..	....	.....	....	.....	....	....	....	...	.....	....	4·8½	102
2464	Eclisses ordinaires	....	...	13	....	... .	1	....	1	....	637	106	4·8½	103
3168	Cornières	....	....	31	....	.....	....	1	2	....	573	26	4·8½	105
2600	Eclisses latérales et 4 boulons	.. .	....	8	....	.....	....	....	1	...	675	64	4·8½	105
		296	221	12,829	468	... .	299	256	374	223	...	...	.....	

N° 4.—ETAT SOMMAIRE des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les trains. Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains omnibus.	Total de milles parcourus.
1	Cie houillère et de ch. de fer d'Alberta...	64·62	.....	25,207	27,126	52,333
2	Algoma-Central et Baie-d'Hudson.....	91·75	6,834	26,175	24,638	57,647
3	Atlantique et Lac-Supérieur, y compris— Baie-des-Chaleurs .....100·00 Grand-Oriental, non exploités. 23·00 Vallée de l'Ottawa, n. exploités 7·00	100 00	.....	.....	63,600	63,000
4	Ch. de f. de la Baie de Quinté, y comp.— Kingston, Napanee et Western....	72·83	.....	.....	150,832	150,832
5	Bedlington et Nelson	15·20	.....	3,724	.....	3,724
6	Yukon-Britannique	90·32	10,904	22,672	45,290	78,866
7	Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie..	45·00	7,809	910	29,150	37,869
8	Bruce Mines et Algoma	16·62	.....	.. . .	5,400	5,400
9	Bouctouche et Moncton....	32·00	.....	.....	20,224	20,224
10	Calgary et Edmonton.....	295·93	102,144	211,809	65,833	379,786
11	Canada-Atlantique, y compris Ottawa, Arnprior et Parry-Sound..... .... 400·00 Affermés—Comtés du Centre.. 37·00 Pembroke-Sud..... 20·90	458·60	433,946	752,536	146,915	1,333,397
12	Cie houill. et de ch. de fer, ci-dev. Joggins.	12·00	.. ..	.....	8,624	8,624
13	Canada-Est	136·00	93,212	52,156	24,751	170,119
14	Canada-Sud..... ..... . 359·24 Lignes affermées— Sarnia, Chatham et Erié.... 7·00 Leamington et Saint-Clair.. 15·95	382·19	1,405,900	1,915,933	158,216	3,480,049
15	Canadian-Northern, y compris..... Winnipeg Great-Northern.... 40·00 Port-Arthur, Duluth et Western .... 85·00 Manitoba et South-Eastern....107·90 Cie du chem. de fer et de canal du Lac Manitoba.....125 00 Ontario et Rivière-La-Pluie...164 00 Manitoba (ci-devant ch. de fer Northern Pacific et Manitoba, et Portage et North-Western) exploité par le Canadian-Northern...	881·90 354·65	273,565	990,174	179,326	1,443,065
16	Chemins de fer du gouvern. canadien— Intercolonial, non compris l'embranchement de Windsor, 32 milles, mais y compris le comté de Drummond....	1,310·26	2,552,692	....	3,792,808	6,345,500
	Ile du Prince-Edouard....	209·00	112,998	.. ..	193,599	306,597
17	*Chemin de fer Canad. du Pac..4,651·60 Lignes affermées— Frédéricton..... ..... 22·10 Nouveau-Brunswick ..... 175·00 Nouv.-Brunswick et Can.. 117·20 Saint-Jean et Maine..... 92·10 Pont de Saint-Jean et prolongement de ch. de fer.. 2·00 Saint-Stephen et Milltown. 4·60 Vallée de la Tobique .... 28·00 Cap-de-la-Madeleine..... 3·00 Montréal et Lac-Maskinongé... ..... 12·90 Atlantique et Nord-Ouest.. 201·00 Montréal et Ottawa..... 93·20 Ontario et Québec..... . 473·00 Saint-Laurent et Ottawa... 58·40 Credit-Valley..... 175·70 Jonction de Guelph ..... 15·00 Toronto, Hamilton et Buffalo . ..... 2·70 Toronto, Grey et Bruce.... 191·10	7,439·00	8,158,352	12,986,692	1,289,109	22,434,153

nombre de milles parcourus pour l'exercice expiré le 30 juin 1903.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs — Milles, à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de marchandises—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
122,841	9,434	60,947	18	18	1	Aussi droit de circulation sur le C.C.P. de la jonction de Montana à Lethbridge, 2.10 milles.
297,692	43,840	913,233	20	15	2	
63,600	14,677	23,247	25	25	3	
150,832	88,537	353,347	.....	.....	4	
3,724	723	19,005	.....	10	5	Aussi droit de circulation sur le C. C. P. de la jonction de Creston à la jonction de Sirdar, 8·7 milles.
79,887	12,930	29,834	.....	.....	6	
38,079	50,185	18,535	26	16	7	
5,400	1,849	4,075	18	18	8	
21,796	11,680	20,667	16	16	9	
420,506	92,612	169,869	23	20	10	
1,782,235	377,779	1,494,809	30	15	11	
21,389	9,810	67,717	20	20	12	
170,119	53,831	107,690	25	18	13	
4,957,834	760,365	4,940,868	47	13	14	
1,630,407	281,801	901,608	28	15	15	
8,019,320	2,404,230	2,790,737	.....	.....	16	
407,695	205,265	106,519	22	16		
29,988,868	5,580,739	10,162,726	35	15	17	*Aussi droit de circulation sur— Chemin de fer Canada-Atlantique, Montréal et jonction d'Ottawa .. ·80; Ch. de fer Grand-Tronc, Toronto à la jonction d'Hamilton..... 35·20; Total .... 36·00

N° 4.—ETAT sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois. Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains omnibus.	Total de milles parcourus.
	Pac. Can.—Lignes affermées—*Suite.*					
	Pacifique d'Ontario-Ouest.. 26·60					
	Manitoba et Nord-Ouest... 234·20					
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba..... ... 214·40					
	Kootenay et Arnowhead... 33·60					
	Colombie et Kootenay..... 60·00					
	Nakusp et Slocan..... 36·30					
	Shuswap et Okanagan..... 50·80					
	Saskatchewan et Western.. 18·20					
	Columbia et Western..... 157·10					
	Grand-Central du Nord-Ouest.... .. . ... 71·00					
	Sud de la Colombie-Britannique..... 202·40					
	Vancouver et l'île Lulu. ... 17·25					
18	Caraquet....	68·00	.....	.....	63,340	62,340
19	Carillon et Grenville.....	13·00	5,000	500	600	6,100
20	Ontario-Central..... 125·00					
	Cie de ch. de fer et de mines de Marmora, ci-devant Ontario, Belmont et Northern..... 9·60	134·60	17,390	13,205	98,405	129,000
21	Central, Nouvelle-Ecosse (ci-devant Central de la Nouvelle-Ecosse).....	74·00	.....	... .	49,494	49,494
22	Nid-du-Corbeau-Sud	48·15	.....	1,300	10,019	11,319
23	Cie houillère et de ch. de fer de Cumberland	32·00	....	73,764	.....	73,764
24	Dominion-Atlantic, comprenant :—					
	Windsor et Annapolis.. ..... 87·50					
	Vallée de Cornwallis..... 14·00					
	Yarmouth et Annapolis (comtés de l'Ouest).. ..... 87·00	220·50	221,915	.....	286,624	508,539
	Embranchement de Windsor, affermé à l'Intercolonial.... 32·00					
25	Edmonton, Yukon et Pacifique.....	4·50	1,949	3,500	.....	5,449
26	Elgin et Havelock.....	28·00	... .	.....	17,318	17,318
27	Esquimalt et Nanaïmo.....	78·00	138,793	129,650	.....	273,360
28	Cie de pont et de chemin de fer Frédéricton et Sainte-Marie.....	1·33	.....	.....	.. ..	.....
29	Grand-Tronc..... .. 880·35					
	Emb. des quais à Montréal..... 3·44 } 883·79					
	Grand-Oriental..... .. ... 562·30					
	Brantford, Norfork et Port-Burwell. 34.39					
	Buffalo et Lac-Huron..... 162·00					
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié..... ..... 170·00					
	Embranch. d'Owen-Sound.... 12·42					
	London, Huron et Bruce..... 68·00					
	Jonction de Waterloo..... 10·25					
	Norfolk-Sud .. .. 17·00					
	Wellington, Grey et Bruce... 168·13					
	Nord. .. .. 172·10	3,139·48	6,509,706	9,920,786	823,258	17,253,750
	Simcoe-Nord..... ..... 33·00					
	Hamilton et Nord-Ouest.... 173·00					
	Jonction du Pacifique Nord... 111·37					
	Ligne de ceinture, Toronto... 12·79					
	Midland . ... 166·00					
	Grande-Jonction ... . 85·21					
	Toronto et Nipissingue..... 85·00					
	Jonction du Lac-Simcoe..... 26·00					
	Victoria ..... 53·00					
	Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·00					
	Union Jacques-Cartier.. .... 6·50					

nombre de milles parcourus pour l'exercice expiré le 30 juin 1903.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 livres de marchandises manutentionnées.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de marchandises—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
62,340	6,370	26,364	15	15	18	
7,000	5,868	70	30	20	19	
176,405	89,064	195,218	25	20	20	
57,119	52,698	32,233	20	20	21	Droit de parcours sur le chemin de fer Dominion-Atlantic, de la Jonction de Middleton à Middleton, 0·33 milles.
12,685	2,224	20,362	.....	.....	22	
138,342	29,730	512,627	20	20	23	
508,539	265,348	232,585	30	15	24	Droit de parcours sur le chemin de fer Intercolonial, de Halifax à la Jonction de Windsor, 14 milles.
5,449	9,639	11,854	15	10	25	Aussi droit de circulation sur le chemin de fer Calgary et Edmonton de la Jonction de Strathcona à Strathcona, 1 mille.
17,318	4,248	9,819	15	15	26	
273,360	153,326	143,129	25	20	27	
.....	.....	.....	.....	.....	28	Droit de circulation sur le Canada-Est, 0·17 milles.
21,473,371	7,971,587	11,818,177	34	18	29	* Aussi droit de circulation sur l'embranchement de la Chaudière de l'Intercolonial, 5·77 milles.

N° 4.—ETAT sommaire des opérations de l'année, et du nombre

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois. Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains omnibus.	Total de milles parcourus.
	Grand-Tronc—*Fin.*					
	Montréal et Jonction de Champlain..... 61·73					
	Jonction de Beauharnois..... 19·50					
30	Grand-Nord du Canada, y compris les Basses-Laurentides et de Colonisation de Montford Gatineau	208·10	185,767	136,898	80,701	412,306
31	Rive du Golfe	16·78	.....	.....	4,330	4,330
32	Halifax et Yarmouth	50·20	456	.....	40,098	40,554
33	Hampton et Saint-Martin	29·00	.....	.....	10,800	10,800
34	Hereford	53·30	19,499	46,982	.....	66,481
35	Ch. de fer et de houille d'Inverness, ci-devant Inverness et Richmond	61·00	.....	35,374	39,505	74,879
36	Irondale, Bancroft et Ottawa	48·00	600	.....	31,300	31,900
37	Kaslo et Slocan	31·80	38	.....	21,512	21,550
38	Kent-Nord (Saint-Louis et Richibouctou.	27·00	.....	.....	18,000	18,000
39	Vallée de la Rivière Kettle	3·86	.....	.....	1,376	1,376
40	Kingston et Pembroke	112·85	65,504	4,000	94,526	164,030
41	L'Assomption	3·50	.....	.....	5,994	5,994
42	Lac-Erié et Rivière-Détroit, y compris Erié et Huron..... 198·35	222·35	358,123	101,402	193,290	652,815
	Ligne affermée— London et Port-Stanley..... 24·00					
43	Lenora Mount Sicker	11·50	.....	.....	15,050	15,050
44	Liverpool et Milton	5·00	.....	.....	4,300	4,300
45	Lotbinière et Mégantic	30·34	.....	.....	18,780	18,780
46	Manitouline et Rive-Nord	16·00	234	3,143	7,728	11,105
47	Vallée de Massawippi	35 46	71,070	68,048	20,787	159,905
48	Midland de la Nouvelle-Ecosse	57·50	45,356	.....	36,608	81,664
49	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est..... *103·00	163·70	88,498	199,514	105,975	393,987
	Lac-Champlain et jonction du Saint-Laurent..... 60·70					
50	Montréal et Ligne Provinciale, ci-devant Montréal, Portland et Boston	40·60	20,579	23,547	36,609	80,735
51	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	68,340	93,972	.....	162,312
52	New-Westminster-Sud	24·10	17,664	459	7,608	25,731
53	Nelson et Fort-Sheppard	54·70	5,842	3,480	37,862	47,184
54	Cie houill. et de ch. de f. du N.-Brunswick	44·67	.....	.....	25,470	25,470
55	N.-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	5,402	12,332	22,368	40,102
56	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	.....	10,762	.....	10,762
57	Nouveau-Brunswick-Sud	82·50	.....	.....	57,410	57,410
58	Nova Scotia Steel and Coal Co.'s Ry	12 50	.....	.....	15,000	15,000
59	Montagne d'Orford	31·00	18,088	6,840	9,860	34,788
60	Ottawa, Northern et Western	137·20	93,434	38,714	15,320	147,468
61	Ottawa et New-York	56·79	76,673	36,468	.....	113,141
62	Cie de ch. de fer et carrière de Philipsburg.	7·50	.....	1,668	.....	1,668
63	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	.....	119,704	101,093	220,797
64	Québec-Central	213·50	169,885	136,146	316,581	622,612
65	Québec et Lac-Saint-Jean	241·00	172,938	101,212	67,236	341,386
66	Québec, Montmorency et Charlevoix (maintenant Québec, Cie d'éclairage et de force motrice)	30·00	17,894	.....	16,448	34,342
67	Québec-Sud, comprenant les Comtés Unis, Vallée de Richelieu-Est et Rive-Sud	143·50	90,646	42,898	101,386	234,930
68	Montagne-Rouge	9·53	6,840	9,964	.....	16,804
69	Rutland et Noyan	3·39	.....	.....	.....	.....
70	Salisbury et Harvey	45·00	.....	.....	28,122	28,122
71	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	26,230	10,575	36,747	78,552
72	Tunnel Saint-Clair, cour et abords	2 25	.....	.....	.....	.....

de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903—*Suite.*

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs— Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de marchandises — Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
518,852	160,019	319,856	27	16	30	
4,330	910	9,101	15	15	31	Exploité par la Cie du chemin de fer de Caraquet.
46,824	42,486	11,608	24	.....	32	
10,800	3,749	3,732	15	15	33	
69,792	21,206	129,778	26	15	34	
78,622	30,147	124,172	20	14	35	
32,200	10,301	18,265	25	18	36	
36,065	7,595	12,759	12	12	37	
18,250	6,698	17,157	18	18	38	
1,376	254	11,200	15	15	39	
164,030	44,857	128,079	25	18	40	
5,994	3,592	332	15	15	41	
892,547	604,953	977,360	35	25	42	
15,050	725	1,307	6	6	43	
4,300	26,400	30,104	10	10	44	
19,719	8,766	28,669	20	20	45	
19,272	7,282	127,032	20	15	46	
221,761	140,527	346,453	25	12	47	Aussi droit de circulation sur le ch. de f. G.T., de Sherbrooke à Lennoxville, 2·95 milles.
81,896	46,317	28,134	33	20	48	Aussi droit de circulation sur l'Intercolonial à Truro, 0·50 milles.
520,991	209,702	829,863	30	18	49	
80,735	105,934	86,610	30	12	50	
162,312	104,386	999,017	40	15	51	
27,472	20,789	21,115	.....	.....	52	
56,080	16,085	31,219	20	12	53	Aussi droit de circulation sur le C.C.P., de Five-Mille Point à Nelson, C.-B.
25,470	3,674	5,200	15	15	54	
46,900	20,393	41,197	20	15	55	
11,838	.....	24,107	.....	20	56	
57,410	11,003	20,062	20	20	57	
35,000	5,821	133,856	15	15	58	
34,788	6,861	32,484	25	15	59	
148,539	115,577	61,265	30	20	60	Aussi droit de circulation sur l'Electrique de Hull, 2·50 milles.
113,141	101,191	64,799	35	18	61	
1,668	.....	6,267	.....	15	62	
279,608	33,847	123,344	18	18	63	
634,379	222,286	445,133	25	15	64	Aussi droit de circul. sur le ch. de f. Intercol. de la jonct. de Harlaka à Lévis, 5·00 milles.
527,696	207,993	233,467	30	15	65	
34,342	131,481	26,650	21	18	66	
236,011	78,309	141,755	30	18	67	
31,099	13,423	255,321	12	10	68	
.....	.....	.....	.....	.....	69	Exploité par la Cie du ch. de fer de Rutland.
31,099	13,093	36,546	18	18	70	
73,552	141,489	1,015,765	30	12	71	
98,087	.....	.....	.....	.....	72	

N° 4.—ETAT sommaire des opérations de l'année, et du nombre

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains omnibus.	Total de milles parcourus.
73	Saint-Laurent et Adirondack	32·82	108,783	54,209	15,223	178,215
74	Rivière-Sainte-Marie	30·00	.....	8,720	9,110	17.830
75	Sydney et Louisbourg (Cie houillère Dom.)	48·96	53,000	287,000	6,070	346,070
76	Témiscouata	113·00	452	.....	97,800	98,312
77	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	35·33	34,220	.....	10,920	45,140
78	Mille-Iles	6·33	.....	.....	35,087	35,087
79	Toronto, Hamilton et Buffalo	87·39	198,378	112,523	13,404	324,306
80	Vancouver, ch. de fer Victoria et Est et Cie de Navigation	15·90	10,281	3,187	612	14,080
81	Victoria et Sidney, C.-B.	16·26	6,965	.....	25,550	32,515
82	Victoria Terminal et bateau passeur	18·40	.....	.....	4,265	4,265
83	York et Carleton	5·75	.....	.....	700	700
		18,987·98	22,095,705	28,840,434	9,446,781	60,382,920

de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903—*Fin.*

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de marchandises—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
178,215	225,885	270,142	30	12	73	Aussi droit de circulation sur le Grand-Tronc, de Valleyfield à Beauharnois, 13·30 milles, et sur le Pacifique Canadien, de la jonction d'Adirondack à Montréal, 8·70 milles.
20,131	4,432	21,757	14	14	74	
380,000	168,700	3,983,760	25	15	75	
98,312	43,142	92,910	26	17	76	
45,140	26,672	20,937	30	25	77	
35,087	46,723	27,285	.....	.....	78	
331,163	254,115	764,846	35	20	79	Aussi droit de circulation sur le Hamilton et Dundas, de Hamilton à Dundas, 3·67 milles.
27,951	12,258	12,014	16	10	80	Aussi droit de circulation sur le Grand-Tronc de Hamilton à la jonction du Grand-Tronc, 1·50 milles.
32,880	34,379	21,783	20	20	81	
4,365	8.526	4,497	20	6	82	
700	3,600	5,355	20	15	83	
77,178,493	22,148,742	47,373,417	.....	.....		

N° 5—ETAT sommaire du transport des marchandises

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes-
			Barils.	Tonn'x.	Boisseaux.	Tonn'x.	No.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	64·62	1,350	135	70,500	1,407	2,967
2	Algoma Central et Baie-d'Hudson ...	91·75	.....	.....	26,200	786	1,344
3	Atlantique et Lac-Supérieur, y comp.— Baie-des-Chaleurs ..... 100·00; Great-Eastern, non exploité. 23·00; Vallée de l'Ottawa " . 7·00	100·00	4,695	1,219	25,600	502	409
4	Baie-de-Quinté. y compris— Kingston, Napanee et Western	72·83	19,870	1,987	134,800	3,707	7,870
5	Bedlington et Nelson	15·20	.....	.....	.....	.....	68
6	Yukon-Britannique	90·32	4,692	469	182,250	2,914	9,450
7	Brockville, Westport et Sault-Ste Marie	45·00	18,375	1,838	113,655	3,408	16,732
8	Bruce-Mines et Algoma	16 62	.....	.....	.....	.....	.....
9	Bouctouche et Moncton	32·00	.....	.....	.....	2,152	.....
10	Calgary et Edmonton..	295·93	41,662	4,166	757,874	13,939	80,452
11	Canada-Atlantique, y compris Ottawa, Arnprior et Parry-Sound ..... 400·30; Lignes affermées— Comtés du Centre ..... 37·00; Pembroke-Sud. ..... 20·90	458·60	603,510	60,351	16,495,480	412,387	55,060
12	Cie de ch. de fer et de houille du Canada, autrefois Joggins....	12·00	1,752	175	17,479	290	5
13	Canada-Est.....	136·00	81,200	8,120	150,378	2,500	600
14	Canada-Sud ..... 359·24; Lignes affermées Sarnia, Chatham et Erié.. 7·00; Leamington et St-Clair. .. 15·95	382·19	2,910,640	291,064	18,596,708	391,007	1,191,083
15	Canadian-Northern, y compris— Grand-Nord de Winnipeg... 40·00; Port-Arthur, Duluth et Western .... 85·00; Sud-Est du Manitoba ..... 107·90; Cie de ch. de fer et de canal Lac-Manitoba..... 125·00; Ontario et Rivière La-Pluie. 164·00	381·00	166,048	16,604	12,367,110	365,309	23,775
	Manitoba, ci-devant (Pacifique-Nord et Portage et North-Western) exploités par la Canadian-Northern.....	354·65					
16	Chemins de fer de l'Etat— Intercolonial, non compris embranchement de Windsor, mais y compris le comté de Drummond.....	1,310·26	1,521,540	152,154	3,392,252	69,963	127,060
	Ile du Prince-Edouard	209·00	19,512	1,962	780,177	13,349	31,185
17	Canadien du Pacifique ..... 4,651·60; Lignes affermées— Frédéricton ..... 22·10; Nouveau Brunswick..... 175·00; N.-Brunswick et Canada.. 117·20; Saint-Jean et Maine .... 92·10; Pont de Saint-Jean et prolongement de ch. de fer. 2·00; St-Stephen et Millton.... 4·60; Vallée de la Tobique. .. . 28·00; Cap-de-la-Madeleine ..... 3·00; Mont. et L.-Maskinongé†. 12·00; Atlantique et Nord-Ouest. 201·40; Montréal et Ottawa..... 93·20; Ontario et Québec... .... 4·73; Saint-Laurent et Ottawa. 58·40; Credit-Valley..... 175·70	7,439·00	5,108,487	510,849	63,772,242	1,715,457	1,100,745

pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles fabriqués.	Tous autres articles.	Total du poids transporté.	Numéro.	Observations.
Tonn'x.	Pieds.	Tonn'x.	Cordes.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.		
1,069	6,232,000	9,348	.....	.....	12,230	*36,758	60,947	1	* Y compris 33,088 tonnes de houille.
672	58,232,000	116,464	19,593	39,187	14,071	742,053	913,233	2	
212	1,126,200	5,989	80	160	7,617	7,548	23,247	3	
3,148	42,590,853	74,534	35,607	53,410	106,200	110,361	353,347	4	
34	.....	.....	.....	.....	60	*18,911	19,005	5	* Y compris 18,872 tonnes de houille.
3,313	470,535	706	.....	.....	15,448	6,984	29,834	6	
1,964	631,473	1,135	.....	.....	7,344	2,846	18,535	7	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,075	4,075	8	
.....	.....	6,105	.....	7,396	2,224	2,790	20,667	9	
34,658	30,154,633	29,867	1,049	1,575	51,548	34,116	169,869	10	
1,3765	310,988,363	427,609	77,046	127,126	108,855	344,716	1,494,809	11	
3	369,325	492	.....	.....	.....	*66,757	67,717	12	* Y compris 64,433 tonnes de houille.
300	35,600,000	35,600	3,800	4,750	18,300	38,120	107,690	13	
122,904	153,709,000	230,569	12,671	18,605	516,221	3,370,504	4,940,868	14	
10,083	85,551,000	123,827	111,745	156,443	173,379	51,463	901,608	15	
31,472	450,231,589	617,996	55,002	85,325	590,526	1,243,301	2,790,737	16	
4,114	3,057,645	6,567	3,396	5,732	.....	74,795	106,519		
332,458	1,187,971,567	268,351	332,458	440,708	2,654,320	2,941,269	10,162,726	17	

N° 5.—ÉTAT sommaire du transport de marchandises

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Tonn'x.	Boisseaux.	Tonn'x.	Nombre.
	Can. du Pac.—Lignes affermées—*Fin.*						
	Jonction de Guelph ..... 15·00						
	Toronto, Hamilton et Buffalo..... 2·70						
	Toronto, Grey et Bruce..191·10						
	Pacifique d'Ontario-Ouest. 26·60						
	Manitoba et Nord-Ouest .234·20						
	Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest.....214·40						
	Kootenay et Arrowhead.. 33·60						
	Colombie et Kootenay.... 60·00						
	Nakusp and Slocan. . .. 36·30						
	Saskatchewan et Ouest.. 18·20						
	Shuswap et Okanagan.... 50·80						
	Columbia et Western.....157·10						
	Grand Nord-Ouest Central 71·00						
	Col.-Britannique-Sud ....202·40						
	Vancouver et l'île Lulu... 17·25						
18	Caraquette.....	68·00	8,500	850	5,000	136	
19	Carillon et Grenville....	13·00	.....	.....	.....	.....	54
20	Ontario-Central..... .125·00						
	Cie de ch. de f. et des mines Marmora, ci-devant Ontario, Belmont et Northern. 9·60	134·60	15,459	1,515	179,560	4,489	8,448
21	Central, Nouvelle-Ecosse, ci-devant Central de la Nouvelle-Ecosse.....	74·00	12,788	1,279	2,214	49	225
22	Nid-de-Corbeau-Sud	48·15	80	8	500	8	104
23	Cie de ch. de f. et de houille, Cumberland	32·00	12,357	1,235	48,773	778	22
24	Dominion-Atlantique, y compris—						
	Windsor et Annapolis..... 87·50						
	Vallée de la Cornwallis.. .. 14·00						
	Yarmouth et Annapolis (comtés de l'ouest)..... 87·00	220·50	159,050	15,905	.....	638	11,247
	Embranchement Windsor de l'Intercolonial..... 32·00						
25	Edmonton, Yukon et Pacifique.....	4·50	4,663	466	32,100	545	50
26	Elgin et Havelock..	28·00	3,536	353	1,950	39	386
27	Esquimalt et Nanaïmo.....	78·00	2,495	249	15,110	378	3,087
28	Cie de chemin de fer et pont de Frédéricton et Sainte-Marie	1·33	....	.....	.....	. .. .	... .
29	Grand-Tronc.....880·35						
	Embr. des quais à Montréal.... .. 3·44 } 883·79						
	Grand-Occidental..... ...562·30						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ..... 34·39						
	Buffalo et Lac-Huron .....162·00						
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié.....170·00						
	Embranch. d'Owen-Sound.. 12·42						
	London, Huron et Bruce... 68·00						
	Jonction de Waterloo .... 10·25						
	Norfolk-Sud... . . . . 17·00						
	Wellington, Grey et Bruce..168·13						
	Nord.... ....172·10	3,139·48	5,850,650	585,065	82,047,800	2,051,195	3,259,760
	Simcoe-Nord . .. . 33·00						
	Hamilton et Nord-Ouest....173·00						
	Nord et Jonct. du Pacifique.111·37						
	Ligne de ceint. de Toronto.. 12·79						
	Midland .....166·00						
	Grande-Jonction ... . 85·21						
	Toronto et Nipissingue..... 85·00						

pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage		Articles fabriqués.	Tous autres articles.	Total du poids transporté.	Nombre.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
150	12,000,000	18,500	600	980	4,000	1,748	26,364	18	
24	.....	.....	.....	.....	16	30	70	19	
4,224	8,932,000	11,165	48,897	97,793	58,427	17,605	195,218	20	
82	8,961,883	13,509	2,137	3,107	7,160	7,047	32,233	21	
58	296,000	444	.....	.....	1,714	18,130	20,362	22	
11	10,176,000	14,868	.....	.....	8,506	*487,229	512,627	23	*Consist. de houille.
2,933	34,081,000	51,121	3,732	4,908	42,299	*115,591	232,585	24	*Consist. de pommes, foin, produits et minéraux.
25	1,399,630	2,709	.....	.....	7,30	712	11,854	25	
193	3,678,000	6,130	425	850	1,557	731	9,503	26	
616	14,870,011	24,232	7,429	8,255	14,763	94,639	143,129	27	
					0				
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28	
651,952	716,557,000	1,433,114	446,470	669,705	1,629,902	4,797,244	11,818,177	29	

N° 5.—ETAT SOMMAIRE du transport des

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	Nombre.
	Grand-Tronc—*Fin.*						
	Jonction du Lac-Simcoe. ... 26·00						
	Victoria ..... 53·00						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay..... 46·00						
	Union-Jacques-Cartier .. .. 6·50						
	Jonction de Montréal et Champlain..... 61·73						
	Jonction de Beauharnois .... 19·50						
30	Grand-Nord du Canada, y compris Basses-Laurentides, Montford, Colonisation de Gatineau.....	208·10	156,130	15,613	2,345,480	58,637	313
31	Rive du Golfe.....	16·78	4,000	400	2,000	34	20
32	Halifax et Yarmouth.	50·20	12,082	1,208	24,608	615	49
33	Hampton et Saint-Martin.....	29·00	.....	.....	.....	.....	.....
34	Hereford	53·30	10,100	1,010	31,690	1,580	5,869
35	Cie de ch. de fer et de houille d'Inverness (ci-devant Inverness et Richmond)	61·00	13,960	1,396	51,200	128	375
36	Irondale, Bancroft et Ottawa.....	48·00	4,300	421	2,960	74	1,560
37	Kaslo and Slocan....	31·80	170	17	3,633	109	7
38	Kent-Nord, Saint-Louis et Richibouctou	27·00	4,961	496	625	11	26
39	Vallée de la rivière Kettle.	3 86	....	.....	.....	.....	.. ..
40	Kingston and Pembroke	112·85	8,572	840	35,200	600	1,350
41	L'Assomption	3·50	850	85	....	.....	....
42	Lac-Erié et Rivière-Détroit, y comp. : Erié et Huron... .... 198·35; London et Pt-Stanley, afferm. 24·00	222·35	263,680	26,368	2,663,308	69,246	143,464
43	Lenora Mount Sicker.....	11·50	.....	.....	.....	... .	.....
44	Liverpool et Milton	5·00	....	.....	....	.....	.....
45	Lotbinière et Mégantic	30·34	6,380	638	7,618	130	22
46	Manitouline et Rive-Nord.....	16·00	... .	.....	.. ..	23	.....
47	Vallée de Massawippi	35·46	15,060	1,506	630,200	12,604	11,303
48	Midland et Nouvelle-Ecosse	57·50	3,315	351	45,512	773	446
49	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est..... *103·00; Lac Champlain et jonction du Saint-Laurent ..... 60·70	173·70	837,858	83,786	3,402,202	84,447	34,284
50	Montréal et Ligne Provinciale (ci-devant Montréal, Portland et Boston)..... .	40·60	9,990	939	46,060	1,316	868
51	Montréal et jonction du Vermont.	23·60	397,260	39,726	6,424,215	183,549	108,852
52	New-Westminster-Sud	24·10	350	35	11,357	330	1,505
53	Nelson et Fort-Sheppard.....	54·70	1,180	118	11,319	266	264
54	Cie houillère et de ch. de fer du N.-B ...	44·66	970	97	3,493	59	.....
55	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	10,716	1,071	24,625	610	1,995
56	Nosbonsing et Nipissingue..... ...	5·50	.....	.....	.....	.....	.....
57	Nouveau-Brunswick-Sud	82·50	2,909	290	18,810	470	29
58	Nova Scotia Steel Co.....	12·50	1,166	117	8,860	266	40
59	Montagne-d'Orford.	31·00	12,443	1,244	24,950	546	1,778
60	Ottawa, Northern et Western, y compris Jonction Pontiac-Pacifique et Pont Interprovincial	137·20	59,820	5,982	407,767	7,444	17,004
61	Ottawa et New-York.....	56·79	7,770	777	65,233	1,957	2,831

marchandises pour l'exercice terminé le 30 juin 1903—*Suite.*

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles fabriqués.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
156	24,691,000	37,047	35,442	23,628	67,894	116,881	319,856	30	
10	6,000,000	6,600	20	30	2,027	.....	9,101	31	
35	2,547,881	3,822	1,264	1,896	1,161	2,881	11,608	32	
.....	2,364,000	2,953	21	37	.....	742	3,732	33	
721	65,416,666	98,125	4,035	8,877	11,290	8,175	129,778	34	
150	4,429,800	7,383	.....	.....	720	114,395	124,172	35	
360	1,629,000	2,850	3,166	4,750	1,975	*7,805	18,265	36	*Cons. d'écorce, bois à pâte, pot. de télégraphe, billots, etc.
6	382,450	690	34	63	1,579	*10,295	12,759	37	*Y compris 8,882 tonnes de minerai.
11	1,056,000	1,475	130	195	2,367	*12,602	17,157	38	
78	320,000	493	100	150	114	10,455	11,290	39	*Y compris 10,347 tonnes de minerai.
675	25,830,000	38,745	12,659	23,370	47,709	16,080	128,079	40	
.....	60,000	91	.....	.....	50	106	332	41	
20,372	76,598,888	114,898	5,686	9,950	134,477	602,049	977,360	42	
.....	525,000	787	.....	.....	520	.....	1,307	43	
.....	1,000,000	1,000	*6,852	10,000	†18,754	350	30,104	44	*Bois à pâte. †Pulpe.
44	5,400,000	8,100	2,610	3,913	.....	15,844	23,669	45	
.....	360,000	720	.....	.....	2,155	124,134	127,032	46	
1,472	97,356,000	133,865	.....	.....	32,810	*164,196	346,453	47	*Y comp. 39,564 ton. de min. de cuivre, 8,047 ton. d'écorce, 50,643 ton. de bois à pâte, 21,983 ton. de pierre et de sable.
223	10,202,900	17,304	1,398	2,097	2,253	5,133	28,134	48	
10,779	79,444,431	110,886	18,467	27,699	283,688	228,578	829,863	49	
217	12,129,192	18,212	67	101	10,536	55,229	86,610	50	
27,213	35,496,468	53,298	239	362	179,877	514,992	999,017	51	
102	330,000	495	.....	.....	15,326	4,827	21,115	52	
132	1,804,000	2,706	1,090	1,908	1,123	*24,966	31,219	53	*Y comp. 14,865 tonnes de minerai.
.....	1,416,000	1,675	875	1,874	.....	*1,395	5,200	54	*Y compris 315 tonnes de houille.
359	9,970,000	19,940	478	1,075	4,478	13,764	41,197	55	
.....	17,210,000	24,107	.....	.....	.....	.....	24,107	56	
29	5,635,000	11,270	232	406	4,969	2,628	20,032	57	
30	7,000,000	9,291	121	189	190	*123,790	133,856	58	*Y compris fer en gueuse, 25,000 ton., min. de fer, 39,500 chaux, 19,800 ton., houille, 38,000 ton.
270	8,853,950	10,631	6,227	9,622	468	*9,697	32,484	59	*Y compris 3,960 ton. de pâte.
2,663	8,140,000	12,020	2,770	4,149	23,596	*5,111	61,265	60	Y compris 3,869 ton. de pâte.
1,609	645,600	8,075	3,813	5,720	3,400	43,171	64,799	61	

N° 5.—ETAT sommaire du transport des

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	Nombre.
62	Cie de ch. de f. et de carr. de Philipsburg	7·50	.....	.....	1,094	17	.....
63	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	7,709	771	1,863,165	54,742	20,991
64	Québec-Central	213·50	187,082	18,708	83,721	2,512	43,000
65	Québec et Lac-Saint-Jean	240·00	31·626	3,162	77,404	1,548	2,263
66	Québec, Montmorency et Charlevoix (maintenant Cie de chemin de fer de Québec, éclairage et force motrice	30·00	9,198	920	16,051	481	156
67	Québec-Sud (comprenant Comtés-Unis, Vallée du Richelieu-Est et Rive-Sud.	143·50	23,890	2,389	93,644	2,475	1,700
68	Montagne-Rouge	9·53	1,040	104	2,766	65	234
69	Rutland et Noyan	3·39	.....	.....	.....	.....	.....
70	Salisbury et Harvey	45·00	2,884	288	40,127	682	465
71	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	452,770	45,277	6,850,130	195,718	111,672
72	Tunnel de Saint-Clair, cour et abords	2·25	.....	.....	.....	.....	.....
73	Saint-Laurent et Adirondack	32·82	25,150	2,515	42,760	1,669	678
74	Rivière-Sainte-Marie	30·60	2,380	238	59,100	1,188	361
75	Sydney et Louisbourg (ligne de la Dominion Coal Co.)	48·96	8,600	860	4,700	87	60
76	Témiscouata	113·00	20,714	2,071	43,770	651	424
77	Tilsonburg, Lac-Erié et Buffalo	35·53	6,000	600	5,000	601	10,566
78	Mille-Iles	6·33	2,510	251	8,400	231	1,423
79	Toronto, Hamilton et Buffalo	87·78	47,050	4,705	681,079	15,435	84,641
80	Vancouver, Victoria et chemin de fer Eastern et Cie de navigation	15·90	2,830	283	13,064	307	356
81	Victoria et Sidney, C.-B.	16·26	997	100	16,904	423	2,922
82	Victoria Terminal et bateau-passeur	18·40	152	19	2,760	69	581
83	York et Carleton	5 75	2,000	200	.....	75	.....
		18,987·98	19,553,785	1,926,070	231,444,546	5,761,792	6,549,435

marchandises pour l'exercice terminé le 30 juin 1903—*Fin.*

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles fabriqués.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
.....	30,658	46	.....	.....	121	6,083	6,267	62	
12,539	10,296,100	13,226	3,436	5,155	23,210	13,701	123,344	63	
3,225	62,670,000	94,011	7,856	14,729	8,658	*303,290	445,133	64	*Y comp. bois à pâte
600	57,759,000	88,860	37,125	69,400	16,340	53,557	233,467	65	173,567 tonnes, asbestes 28,686 ton., pulpe 12,793 ton.,
128	805,603	1,208	2,308	2,525	4,121	17,267	25,650	66	brique 11,741 ton.
712	8,270,642	9,615	35,990	71,981	30 4	*53,779	141,755	67	* Y compris 30,373 tonnes de foin.
117	4,651,000	6,976	8,077	14,135	333	*216,292 17,299	255,221	68	*Minerai.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	69	Expl. par la Cie du ch. de fer Rutland des E.-U. Trafic non retourné.
232	10,696	16,044	3,073	5,377	835	*13,088	36,546	70	*Y comp. foin, plâtre,
27,918	37,305,990	56,015	308	467	187,342	503,028	1,015,765	71	minerai et houille.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	72	
339	36,928,000	55,392	3,479	2,319	18,355	190,153	270,142	73	
95	5,465,000	8,197	.....	.....	6,390	*5,649	21,757	74	*Y comp. 4,059 tonnes de houille.
20	1,060,000	2,800	.....	.....	.....	*3,979,993	3,983,760	75	*Y compris 3,456,178
200	47,614,500	70,000	4,607	7,000	3,654	9,334	92,910	76	tonnes de houille
1,056	1,075,164	2,692	4,000	800	600	14,588	20,937	77	et 504,000 tonnes
694	2,561,714	4,483	50	75	14,343	7,208	27,285	78	de sable et gravier.
8,598	7,925,177	13,301	5,542	9,548	55,436	657,823	764,846	79	
178	188,000	282	.....	.....	1,740	*9,224	12,014	80	*Y comp. 5,894 tonnes de minerai.
252	404,682	607	4,304	9,684	3,473	7,244	21,783	81	
41	259,034	418	369	1,643	1,040	1,267	4,497	82	
.....	.....	3,300	720	1,200	100	*431	5,155	83	*Y compris foin, sel, brique, chaux, etc.
1,345,203	3,986,411,897	6,041,976	1,327,160	2,083,297	7,256,388	22,958,691	47,373,417		

N° 6. —ETAT sommaire des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et marchandises par messageries.
			$ c.	$ c.	$ c.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.....	64·62	21,195 31	52,914 29	1,397 58
2	Algoma-Central et Baie-d'Hudson.....	91·75	33,902 67	293,053 45	350 00
3	Atlantique et Lac-Supérieur, comprenant—				
	Baie-des-Chaleurs ... .100·00				
	Grand-Oriental, non en exploitation.. 23·00	100·00	17,104 14	25,706 75	6,302 70
	Vallée de l'Ottawa " .. 7·00				
4	Ch. de fer de la Baie-de-Quinté, y compris— Kingston, Napanee et de l'Ouest..... . ..	72·83	29,610 73	180,772 35	8,537 89
5	Bedlington et Nelson.....	15·20	401 50	3,102 46	.....
6	Yukon-Britannique.	90·32	76,886 73	269,765 01	6,059 48
7	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.....	45·00	20,061 30	21,111 57	2,895 97
8	Bruce-Mines et Algoma.....	16·62	546 60	2,089 30	65 00
9	Bouctouche et Moncton.....	32·00	5,143 67	12,525 98	702 00
10	Calgary et Edmonton....	295·93	233,175 97	446,211 05	16,836 55
11	Canada-Atlantique, y compris Ottawa, Arnprior et Parry-Sound..... 400·30				
	Affermé, Comtés du Centre..... 37·40	458·60	307,854 84	1,514,579 96	30,525 41
	" Pembroke-Sud..... .... 20·90				
12	Canada Coal and Railway Co., ci-dev. Joggins..	12·00	3,075 21	26,928 51	1,868 06
13	Canada-Est.....	136·00	36,985 69	73,819 57	3,968 74
14	Canada-Sud .... 359·24				
	Affermé, Sarnia, Chatham et Erié... 7·00	382·19	1,203,515 07	4,162,943 62	316,100 97
	" Leamington et Sainte-Clair. 15·95				
15	Canadian-Northern, comprenant—				
	Winnipeg Great-Northern ..... 40·00				
	Port-Arthur, Duluth et Ouest . .. . 85·00				
	Manitoba et South-eastern..... 107·90	881·90	389,170 94	1,896,378 87	30,124 28
	Lac-Manitoba et la ligne de la Cie du Canal..... .. .. 125·00				
	Ontario et Rivière-La-Pluie..... 164·00				
	Manitoba (ci-devant Northern-Pacific et Manitoba, et Portage et Nord-Ouest, exploités par le Canadian-Northern.....	354·65			
16	Chemins de fer de l'Etat—				
	Intercolonial, non compris l'embr. de Windsor, 32 milles, mais compr. Comté de Drummond	1,310·26	1,927,916 97	4,128,255 00	....
	Ile du Prince-Edouard	209·00	95,237 12	106,519 72	15,511 40
17	Canadien du Pacifique.....4,651·60				
	Lignes affermées-				
	Frédéricton ..... 22·10				
	Nouveau-Brunswick ..... 175·00				
	Nouveau-Brunswick et Canada... 117·20				
	Saint-Jean et Maine. ..... 92·10				
	Pont de St-Jean et prol. du ch. de f. 2·00				
	Saint-Stephen et Milltown.... .. 4·60				
	Vallée de la Tobique ..... 28·00				
	Cap de la Madeleine. .... 3·00				
	Montréal et Lac-Maskinongé .... 12·90				
	Atlantique et Nord-Ouest..... 201·00				
	Montréal et Ottawa..... 93·20				
	Ontario et Québec..... ..... 473·00				
	Saint-Laurent et Ottawa... ..... 58·40	7,439·00	10,866,769 20	28,038,721 95	1,508,447 31
	Credit-Valley.... .... 175·70				
	Jonction de Guelph..... 15·00				
	Toronto, Hamilton et Buffalo.... 2·70				
	Toronto, Grey et Bruce..... 191·10				
	Pacifique d'Ontario-Ouest..... 26·60				
	Manitoba et Nord-Ouest..... .. 234·20				
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.... ..... 214·40				
	Kootenay et Arrowhead..... 33·00				
	Colombie et Kootenay.... ..... 60·50				

pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Autres sources.	Recettes brutes.	Recettes nettes.	Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	p. 100.	C.		
129,382 22	204,889 40	104,351 70	203·79	391	1	
102,954 92	439,261 04	181,275 31	10·73	747	2	
517 69	49,631 28	- 8,419 00	8·55	78	3	
5,327 70	224,248 67	99,381 87	1·79	1·486	4	
32 07	3,536 03	5,918 45	372·90	·9495	5	Aussi droit de circulation sur le C.C.P. de la Jonction Creston à la Jonction Sirdar, 8·70 milles.
7,903 20	360,614 42	188,685 74	209·74	4·699	6	
434 10	44,502 94	15,376 00	152·79	117·52	7	
.....	2,700 90	- 4,792 94	36	·50	8	
.....	18,371 65	2,798 02	118	83·50	9	
2,032 07	698,255 64	277,651 78	142	183·86	10	
55,065 32	1,908,025 53	691,090 27	157	143	11	
.....	31,871 78	16,037 41	201	170·30	12	
1,762 43	116,536 43	2,674 66	1·02	68·50	13	
22,936 50	5,705,596 16	111,871 43	101·99	164	14	
133,905 24	1,449,579 33	860,285 86	154	169	15	
268,151 75	6,324,323 72	127,670 53	102·06	99·66	16	Aussi droit de circulation sur le Grand-Tronc—
446 00	217,714 24	- 41,923 58	71·44	74·74		De la Pointe-Lévis à Hadlow.. 1·50
						De la courbe de la Chaudière à la Chaudière..... 1·18
						De la Jonction de Sainte-Rosalie à Montréal..... 37·62
						Total, milles..... 40·30
2,886,548 44	43,299,486 90	15,841,295 92	157·70	193	17	Aussi droit de parcours sur—
						C.C.A., de Montréal et Jonction d'Ottawa à Ottawa..... 0·80
						C.G.-T., de Toronto à la Jonction de Hamilton..... 35·20
						Total, milles..... 36·00

N° 6.—ETAT sommaire des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Milles parcourus.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et marchandises par messageries.
				$ c.	$ c.	$ c.
	Can. du Pacifique—Lignes affermées—*Fin.*					
	Nakusp et Slocan	36·30				
	Shuswap et Okanagan	50·89				
	Saskatchewan et Western	18.20				
	Columbia et Western	157·10				
	Grand-Central du Nord-Ouest	71·00				
	Sud de la Colombie-Britannique	202·40				
	Vancouver et l'île Lulu	17·25				
18	Caraquette		68·00	6,050 47	22,533 37	1,962 00
19	Carillon et Grenville		13·00	1,720 73	72 13	.....
20	Ontario-Central	125·00				
	Cie de ch. de f. et des mines de Marmora, ci-d. Ont., Belm. et North'n.	9·60	134·60	48,562 22	126,667 78	10,743 33
21	Central de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Nouvelle-Ecosse Central		74·00	32,742 29	27,850 79	4,073 70
22	Nid de Corbeau Sud		48·15	3,759 12	9,064 82	272 12
23	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland		32·00	12,680 39	15,195 59	3,481 77
24	Dominion-Atlantic, comprenant—					
	Windsor et Annapolis	87·50				
	Vallée de la Cornwallis	14·00				
	Yarmouth et Annapolis (comtés de l'ouest)	87·00	220·50	577,142 23	317,529 72	70,774 47
	Embranchement de Windsor, affermé de l'Intercolonial	32·00				
25	Edmonton, Yukon et Pacifique		4·50	2,146 00	4,008 33	.....
26	Elgin et Havelock		28·00	1,546 49	7,133 71	700 00
27	Esquimalt et Nanaïmo		78·00	103,091 47	123,045 38	3,893 76
28	Cie de ch.f. et de pont de Frédéricton et Ste-Marie		1·33	1,216 44	3,142 43	.....
29	Grand-Tronc	880·35				
	Emb. du quai, Montréal	3·44	883·79			
	Grand-Occidental	562·30				
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·39				
	Buffalo et Lac-Huron	162·00				
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	170·00				
	Embranchement d'Owen-Sound	12·42				
	London, Huron et Bruce	68·00				
	Jonction de Waterloo	10·25				
	Norfolk-Sud	17·00				
	Wellington, Grey et Bruce	168·13				
	Nord	172·10				
	Simcoe-Nord	33·00	3,139·48	6,913,615 91	16,341,908 50	1,168,448 34
	Hamilton et Nord-Ouest	173·00				
	Nord et jonction du Pacifique	111·37				
	Ligne de ceinture, Toronto	12·79				
	Midland	165·00				
	Grande-Jonction	85·21				
	Toronto et Nipissingue	85·00				
	Jonction du Lac-Simcoe	26·00				
	Victoria	53·00				
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·00				
	Union Jacques-Cartier	6·50				
	Jonction Montréal et Champlain	61·73				
	Jonction de Beauharnois	19·50				
30	Chemin de fer Grand-Nord du Canada, y compris les Basses-Laurentides, Montford, Colonisation de la Gatineau		208·10	63,416 23	282,673 90	3,792 31
31	Rive du Golfe		16·78	323 10	5,630 89	.....
32	Halifax et Yarmouth		50·20	21,548 67	9,455 20	2,008 00
33	Hampton et Saint-Martin		29·00	1,887 99	2,257 82	.....
34	Hereford		53·30	13,982 84	44,965 18	1,369 91
35	Cie de chemin de fer et de houille d'Inverness, ci-devant Inverness et Richmond		61·00	18,799 10	87,014 34	197 16

pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Autres sources	Recettes brutes.	Recettes nettes.	Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	p. 100.	C.		
661 00	31,206 84	- 1,249 89	96·15	50·06	18	
.....	1,792 86	- 1,441 34	55·40	22·83	19	
4,811 23	190,784 56	62,405 46	148·60	147·80	20	
676 05	65,342 82	18,274 64	139	132	21	Aussi droit de circulation sur le Dominion-Atlantic, de la Jonction-Middleton à Middleton, 0·33 milles.
145 17	13,241 23	- 16,410 95	447·60	117	22	
103,399 48	134,757 23	- 58,319 05	69	18·26	23	
.....	965,446 42	241,323 74	133	189	24	Aussi droit de circulation sur le ch. de fer Intercolonial, Halifax à la jonction de Windsor, 14·00 milles.
277 05	6,431 38	- 232 46	96·51	118	25	
.....	9,380 20	156 78	101	54·17	26	
40,929 89	270,960 50	62,125 54	129	99	27	
500 00	4,858 87	3,427 34	142	.....	28	Aussi droit de circulation sur le ch. de fer Canada-Est, 0·17 mille. Ce sont les recettes provenant des trains du Canada-Est et du Pacifique Canadien qui passent sur le pont.
685,589 98	25,109,562 73	8,261,863 43	147·40	146	29	Aussi droit de circulation sur l'embranch. de la Chaudière du ch. de fer Intercolonial, 5·77 milles.
19,445 48	369,327 92	- 8,321 82	97 79	89·56	30	Aussi droit de circul. sur le ch. de fer de Québec au Lac-Saint-Jean, de Québec à la Rivière-à-Pierre, 56·50 milles.
.....	5,953 99	4,165 09	332	137·5	31	
306 25	33,318 12	8,484 54	138	82·15	32	Aussi 19·30 milles non exploités.
115 89	4,261 70	44 45	101	39·40	33	
21 50	60,339 43	- 25,479 80	70·3	86·31	34	
925 19	106,935 79	21,304 41	123·72	143	35	

N° 6.—ÉTAT sommaire des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et marchandises par messageries.
			$ c.	$ c.	$ c.
36	Irondale, Bancroft et Ottawa	48·00	6,563 75	13,773 87	1,126 55
37	Kaslo et Slocan	31·80	7,338 50	20,249 52	1,552 61
38	Kent-Nord	27·00	4,872 07	8,836 04	1,117 75
39	Vallée de la rivière Kettle	3·86	130 51	1,064 25	16 00
40	Kingston et Pembroke	112·85	41,445 48	122,429 35	9,471 92
41	L'Assomption	3·50	945 00	265 60	.....
42	Lac-Erié et Rivière-Détroit, y compris Erié et Huron 198·35; Ligne aff. de London et Port-Stanley. 24·00	222·35	221,893 29	643,817 97	29,955 74
43	Lenora Mount Sicker	11·50	399 75	6,535 00	.....
44	Liverpool et Milton	5·00	1,320 00	8,669 15	.....
45	Lotbinière et Mégantic	30·34	3,030 66	14,139 66	.....
46	Manitouline et Rive-Nord	16·00	3,515 65	40,362 52	.....
47	Vallée de Massawippi	35·46	58,635 25	93,008 73	2,971 86
48	Midland et Nouvelle-Ecosse	57·50	26,289 92	30,415 28	324 96
49	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est 103·00; Jonction du Lac-Champlain et Saint-Laurent 60·70	163·70	132,688 78	295,196 95	12,690 74
50	Montréal et Ligne Provinciale, ci-deaant Montréal, Portland et Boston	40·60	34,397 00	33,473 99	3,316 08
51	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	54,865 03	138,989 40	5,080 00
52	New-Westminster-sud	24·10	14,226 15	6,015 90	1,566 12
53	Nelson et Fort-Sheppard	54·70	31,859 86	55,343 20	2,334 58
54	Cie de houille et du ch. de fer du N.-Brunswick	44·66	2,149 94	3,257 44	1,106 56
55	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	8,211 92	16,724 64	1,664 70
56	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	.....	43,047 00	.....
57	N.-Brunswick-sud (ci-devant Ligne riveraine)	82·50	12,538 01	20,671 07	3,533 19
58	Ch. de fer de la Cie d'acier et houillère N.-Ecosse	12·50	1,364 10	8,338 36	.....
59	Montagne-d'Orford	31·00	2,810 98	17,090 45	525 84
60	Ottawa, Northern et Western, y compris le ch. de fer de Jonction de Pontiac du Pacifique et du Pont Interprovincial	137·20	78,627 79	93,839 71	7,812 42
61	Ottawa et New-York	56·79	53,483 03	44,386 11	2,900 36
62	Cie de ch. de fer et carrières de Philipsburg	7·50	.....	1,805 66	.....
63	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	109,758 21	262,353 82	6,138 00
64	Québec-Central	213·50	213,313 09	454,077 11	18,576 00
65	Québec et Lac-Saint-Jean	240·00	125,284 16	226,544 10	12,637 18
66	Québec, Montmorency et Charlevoix, maintenant Cie de ch. de fer, d'éclairage et force de Québec	30·00	16,251 05	20,422 67	614 35
67	Québec-Sud, y compris les ch. de fer des Comtés-Unis, de la Vallée de Richelieu-Est et de la Rive-Sud	143·50	61,707 04	85,697 43	20,702 94
68	Montagne-Rouge	9·53	6,231 62	58,573 59	911 79
69	Rutland et Noyan	3·39	.....	.....	.....
70	Salisbury et Harvey	45·00	8,355 98	17,644 13	2,549 07
71	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	22,000 05	54,602 78	2,757 51
72	Tunnel Saint-Clair, cour et abords	2·25	37,597 01	190,083 96	724 38
73	Saint-Laurent et Adirondack	32·82	104,513 81	115,105 09	4,991 43
74	Rivière Sainte-Marie	30·00	3,850 24	22,290 67	397 75
75	Sydney et Louisbourg (Cie houillère Dominion)	48·96	39,237 23	717,377 56	1,522 45
76	Témiscouata	113·00	40,812 12	84,333 07	.....
77	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	35·33	4,540 07	13,210 57	1,488 48
78	Mille-Iles	6·33	6,977 42	17,854 52	2,741 52
79	Toronto, Hamilton et Buffalo	87·78	143,373 96	357,341 36	8,202 12
80	Cie de ch. de fer et de navigation de Vancouver, Victoria et Eastern	15·90	7,126 01	8,488 61	281 55
81	Victoria et Sydney, C.-B.	16·26	13,300 52	13,324 22	421 99
82	Cie de ch. de fer et de bac Victoria Terminal	18·40	991 95	609 92	8 87
83	York et Carleton	5·75	800 00	2,217 00	.....
	Total	18,987·98	24,862,109 30	63,089,448 92	3,396,145 57

pour l'exercice terminé le 30 juin 1903—*Fin.*

Autres sources	Recettes brutes.	Recettes nettes.	Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
c.	$ c	$ c.	p.c.	Cents.		
.....	21,464 17	– 552 10	97·49	67·28	36	
81 54	29,222 17	– 14,654 85	66	136	37	
.....	14,825 86	1,300 62	91	82·36	38	Ch. de Saint-Louis et Richibouctou non en exploitotion.
.....	1,210 76	1,210 76	.....	87·99	39	Le chemin était entre les mains d'une
9,485 52	182,832 27	26,700 35	117·10	111·	40	compagnie de construction jusqu'au 30
.....	7,210 60	258 00	82·	20	41	juin, et les dépenses d'exploitation ne
20,208 49	815,875 49	216,569 65	136·	124	42	furent pas tenues séparées des comptes de construction.
.....	6,934 75	21,012 71	24·	46·	43	
.....	9,989 15	3,716 16	159	234·	44	
624 58	17,794 90	2,922 87	119·65	94·75	45	
4,018 21	47,896 38	28,860 77	151·	431·30	46	
.....	154,615 84	23,995 02	118·37	97·50	47	Aussi droit de circulation sur le Grand-
125 33	57,155 49	14,056 12	133·37	69·98	48	Tronc, de Lennoxville à Sherbrooke, 2·95 milles.
10,368 94	450,945 41	6,075 27	101 37	114·46	49	
1,740 00	73,527 07	2,090 57	97	91·	50	
250 00	199,184 43	46,934 86	130	123	51	
271 24	22,079 41	– 23,613 34	48·32	858·	52	
622 52	90,160 16	– 11,504 91	88·68	191·	53	Aussi droit de circulation sur le ch. de fer
2,603 78	9,117 72	196 96	102	35·80	54	Can. du Pac., de Five-Mile-Point à
.....	26,601 26	4,391 89	119·	66·33	55	Nelson, C.-B., 4·7 milles.
.....	43,047 00	5,739 34	115·	399·	56	
88 81	36,831 08	27,732 23	57·	64·15	57	
5,400 00	15,102 46	2,208 85	87·	100·07	58	
.....	20,427 27	3,189 40	118·	59	59	
25,024 02	205,303 94	15,710 09	108·	139	60	
470 05	101,239 55	7,841 22	108	89	61	
6,006 09	7,811 75	4,444 07	231·96	468	62	
550 00	378,800 03	42,110 64	110·23	126.21	63	
8,062 92	694,029 12	205,790 19	142·	112·	64	Aussi droit de circulation sur l'Intercolo-
67,217 94	431,683 38	121,102 14	135·	126	65	nial, la Jonction d'Harlaka à Lévis, 5·00 milles.
864 87	38,152 94	9,168 01	131 29	110	66	
545 96	168,653 37	– 17,177 65	90·85	71·78	67	
1,109 98	66,826 98	4,574 57	107	398	68	
.....	.....	.....	...	.....	69	Exploité par le ch. de fer de Rutland, E.-U.
206 56	28,755 74	3,522 33	102	102	70	On n'a pas de rapport sur le trafic.
350 00	79,710 34	10,516 77	108·	108	71	[sur les véhicules rem. dans le tunnel.
20 00	228,425 35	96,511 26	173·76	.....	72	Les recettes de la Cie provienn. de péages.
144 93	224,755 26	124,463 24	224	126	73	Aussi droit de circulation—
376 62	26,915 28	14,684 18	220·06	151	74	Grand-Tronc, de Valleyfield à
26,934 15	785,071 39	428,730 47	220·31	227	75	Beauharnois..... 13·30
9.767 94	134,913 13	1,900 23	101	137	76	Can. du Pacifique, de la Jonction
.....	19,239 12	842 51	104	426	77	d'Adirondack à Montréal.. ... 8·70
3,732 23	31,305 69	8,160 29	135	89·	78	
34,289 12	543,206 56	192,605 16	154·	167·	79	Aussi droit de circulation sur le ch. de fer
57 41	15,953 58	1,655 21	116	113·43	80	de Hamilton et Dundas, de Hamilton à Dundas, 3·67 milles.
.....	27,046 73	– 7,600 27	78	83·	81	
.....	1,610 74	– 1,569 41	50·65	377·	82	
.....	3,017 00	– 307 00	83·	40·	83	
4,716,823 60	96,064,526 72	28,583,003 09				

N° 7.—ETAT sommaire des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Entretien de la voie et des constructions, etc.	Service et réparations des locomotives.
			$ c.	$ c.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	64·62	22,881 81	20,084 88
2	Algoma-Central et Baie-d'Hudson	91·75	22,602 61	72,233 45
3	Atlantique et Lac-Supérieur, comprenant—			
	Baie-des-Chaleurs 100·00			
	Grand-Oriental, non en exploitation 23·00	100·00	19,018 55	20,543 04
	Vallée de l'Ottawa, " 7·00			
4	Cie de chemin de fer de la Baie-de-Quinté, y comp. Kingston, Napanee et de l'Ouest	72·83	26,234 14	46,091 03
5	Bedlington et Nelson	15·20	2,177 16	1,179 25
6	Yukon-Britannique	90·32	70,334 82	28,332 14
7	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie	45·00	6,065 27	9,041 40
8	Bruce Mines et Algoma	16.62	1,581 21	4,811 49
9	Bouctouche et Moncton	32·00	4,742 74	4,544 31
10	Calgary et Edmonton	295·93	209,813 38	104,898 51
11	Canada Atlantique, y compris Ottawa, Arnprior et Parry-Sound 400·30			
	Lignes affermées : Comtés du Centre 37·40	458·60	239,919 96	510,630 21
	Pembroke-Sud 20·90			
12	Canada Coals and Railway Co., anciennement Joggins	12·00	5,110 66	4,965 67
13	Canada-Est	136·00	36,573 77	44,628 58
14	Canadu-Sud 359·24			
	Lignes affermées : Sarnia, Chatham et Erié 7·00	382·19	1,025,914 31	1,614,211 74
	Leamington et Saint-Clair 15·95			
15	Canadian-Northern, y compris—			
	Winnipeg Great Northern 40·00			
	Port-Arthur, Duluth et Western 85·00	881·90	341,130 29	605,339 96
	Manitoba et South-eastern 107·90			
	Lac-Manitoba et la ligne de la Cie du Canal 125·00			
	Ontario et rivière La Pluie 164 00			
	Manitoba (ci-devant Northern-Pacific et Manitoba et Portage et North-western (exploité par le Canadian-Northern)	354·65		
16	Chemins de fer du gouvernement canadien—			
	Intercolonial, non compris l'embranchement de Windsor, 32 milles, mais y compris le comté de Drummond	1,310 26	1,386,350 29	2,176,160 76
	Ile du Prince-Edouard	209·00	81,352 13	73,052 05
17	Canadien du Pacifique 4,612·50			
	Lignes affermées—			
	Frédéricton 22·10			
	Nouveau-Brunswick 175·00			
	Nouveau-Brunswick et Canada 117 20			
	Saint-Jean et Maine 92·10			
	Pont de Saint-Jean et prolong. du ch. de fer 2·00			
	Saint-Stephen et Milltown 4·60			
	Vallée de la Tobique 28·00			
	Cap de la Madeleine 3·00			
	Montréal et Lac-Maskinongé 12·90			
	Atlantique et Nord-Ouest 201·00			
	Montréal et Ottawa 93·20			
	Ontario et Québec 473·00			
	Saint-Laurent et Ottawa 58·40	7,439·00	6,566,676 89	8,772,944 34
	Credit-Valley 175·70			
	Jonction de Guelph 15·00			
	Toronto, Hamilton et Buffalo 2·70			
	Toronto, Grey et Bruce 191·10			
	Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60			
	Manitoba et Nord-Ouest 234·20			
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba 214·40			
	Kootenay et Arrowhead 33·60			
	Colombie et Kootenay 60·00			
	Nakusp et Slocan 36·30			
	Shuswap and Okanagan 50 80			
	Saskatchewan et Western 18·20			
	Colombie et Ouest 157·10			
	Grand-Central du Nord-Ouest 71·00			

pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	Cents.		
2,991 86	54,579 15	100,537 70	1·92	1	
24,016 46	130,133 21	248,985 73	4·32	2	
1,909 13	16,579 56	58,050 28	·91	3	
10,288 24	42,253 39	124,866 80	8·27	4	
166 48	5,931 59	9,454 48	2 539/100	5	
5,892 65	67,369 07	171,928 68	2·18	6	
822 02	13,198 25	29,126 94	7·69	7	
26 20	1,074 94	7,493 84	1·38	8	
780 57	5,496 01	15,573 63	·75	9	
18,583 46	87,308 51	420,603 86	110·00	10	
95,934 34	370,450 75	1,216,935 26	·91	11	
2,843 52	2,914 52	15,834 37	85·02	12	
6,363 77	26,295 65	113,861 77	64·65	13	
471,791 26	2,481,807 42	5,593,724 73	160·00	14	
137,244 02	507,579 20	1,589,293 47	107·00	15	
841,104 03	1,793,038 11	6,196,653 19	97·65	16	
22,647 00	82,586 64	259,637 82	84·68		
2,145,604 10	9,972,965 65	27,458,190 98	123·00	17	

N° 7.—ÉTAT sommaire des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.
			$ c.	$ c.
	Canadien du Pacifique—Lignes affermées—*Fin.*			
	Sud de la Colombie-Britannique ..... 202·40			
	Vancouver et Iles Lulu ..... 17·25			
18	Caraquet	68·00	8,456 34	14,659 82
19	Carillon et Grenville	13 00	1,150 00	1,544 00
20	Ontario-Central ..... 125·00			
	Cie de ch. de fer et des mines de Marmora, ci-devant Ontario, Belmont et Northern ..... 9·60	134·60	43,913 39	40,674 30
21	Central de la Nouv.-Ecosse (ci-devant Nouv.-Ecosse Central)	74·00	20,005 10	12,776 26
22	Nid au Corbeau Sud	48·15	14,730 50	6,060 05
23	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland	32·00	129,558 57	28,688 47
24	Dominion-Atlantic, comprenant—			
	Windsor et Annapolis ..... 87·50			
	Vallée de la Cornwallis ..... 14·00			
	Yarmouth et Annapolis (comtés de l'ouest) ..... 87·00	220·50	141,582 68	271,444 41
	Embran. de Windsor, affermé de l'Intercolonial. 32·00			
25	Edmonton, Yukon et Pacifique	4·50	1,049 98	3,232 34
26	Elgin et Havelock	28·00	3,483 61	2,696 17
27	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	55,858 18	39,751 09
28	Frédéricton et pont du chemin de fer Sainte-Marie	1·33	1,380 08	.....
29	Grand-Tronc ..... 880·35			
	Embranchement de quai, Montréal. ..... 3·44			
	Grand-Occidental ..... 562·30			
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ..... 34·39			
	Buffalo et Lac-Huron ..... 162·00			
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié ..... 170·00			
	Embranchement d'Owen-Sound ..... 12·42			
	London, Huron et Bruce ..... 68·00			
	Jonction de Waterloo ..... 10·25			
	Norfolk-Sud ..... 17·00			
	Wellington, Grey et Bruce ..... 168·13			
	Nord ..... 172·10			
	Simcoe-Nord ..... 33·00	3,139·48	3,529,837 50	6,400,250 02
	Hamilton et Nord-Ouest ..... 173·00			
	Nord et Jonction du Pacifique ..... 111·37			
	Ligne de Ceinture de Toronto ..... 12·79			
	Midland ..... 166·00			
	Grande-Jonction ..... 85·21			
	Toronto et Nipissingue ..... 85·00			
	Jonction du Lac-Simcoe ..... 26·00			
	Victoria ..... 53·00			
	Whitby, Port-Perry et Lindsay ..... 46·00			
	Union Jacques-Cartier ..... 6·50			
	Montréal et Jonction de Champlain ..... 61·73			
	Jonction de Beauharnois ..... 19·50			
30	Chem. de fer Grand-Nord du Canada, y compris les Basses-Laurentides, Colonisation de Montford Gatineau	208·10	52,589 83	144,624 75
31	Rive du Golfe	16·78	735 30	250 00
32	Halifax et Yarmouth	50·20	7,427 56	9,237 96
33	Hampton et Sainte-Martine	29·00	1,644 26	1,380 54
34	Hereford	53·30	29,445 17	29,182 84
35	Cie de chemin de fer et de houille d'Inverness, ci-devant Inverness et Richmond	61·00	18,259 04	36,844 44
36	Irondale, Bancroft et Ottawa	48·00	5,831 25	9,642 19
37	Kaslo et Slocan	31·80	20,054 11	7,535 63
38	Kent-Nord	27·00	9,325 00	4,110 28
39	Vallée de la Rivière Kettle	3·86	.....	.....
40	Kingston et Pembroke	112·85	50,609 66	41,334 30
41	L'Assomption	3·50	261 60	668 50
42	Lac-Erié et Rivière-Détroit, y compris Erié et Huron ..... 198·35			
	Lignes affermées, London et Port-Stanley ..... 24·00	222·35	74,716 31	234,667 96
43	Lenora Mount Sicker	11·50	6,887 100	11,326 85

pour l'exercice terminé le 30 juin 1903—*Suite.*

Services et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	Cents.		
225 00	9,115 48	32,456 73	52·06	18	
300 00	240 20	3,234 20	53·00	19	
6,984 08	36,807 33	128,379 10	99·52	20	
2,776 00	11,510 82	47,068 18	91·06	21	
1,696 66	7,164 97	29,652 18	262	22	
9,369 67	25,459 57	193,076 28	261·00	23	
24,867 29	286,228 30	724,122 68	142·00	24	
10 55	2,370 97	6,663 84	122·00	25	
212 36	2,831 28	9,223 42	532·00	26	
13,714 39	99,511 30	208,834 96	76·39	27	
.....	51 45	1,431 53	.....	28	
1,804,241 94	5,113,369 84	16,847,699 30	98·00	29	
26,015 89	154,419 27	377,649 74	91·58	30	
.....	803 60	1,788 90	42·00	31	
1,204 99	6,963 07	24,833 58	61·23	32	
84 57	1,107 88	4,217 25	38·00	33	
5,976 45	21,214 77	85,819 23	123·00	34	
10,639 81	19,888 09	85,631 38	114·00	35	
825 00	5,717 83	22,016 27	69·16	36	
1,425 76	14,861 52	43,877 02	203·00	37	
150 00	2,541 20	16,126 48	89·59	38	
.....	.....	.....	.....	39	
8,856 28	55,331 68	156,131 92	95·18	40	
12 50	526 00	1,468 60	245·00	41	
34,324 94	255,596 53	599,305 74	91·80	42	
1,015 25	8,718 26	27,947 46	185·65	43	

N° 7.—ETAT sommaire des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.
			$ c.	$ c.
44	Liverpool et Milton	5·00	2,668 86	2,492 03
45	Lotbinière et Mégantic	30·34	3,890 40	5,666 25
46	Manitoulin et Rive-Nord	16·00	3,305 25	6,170 30
47	Vallée de la Massawippi	35·46	40,054 08	50,381 98
48	Midland de la Nouvelle-Ecosse	57·50	11,073 28	15,347 79
49	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est.....103·00) Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent..... 60·70)	163·70	145,563 85	142,995 54
50	Montréal et Ligne Provinciale, ci-devant Montréal, Portland et Boston	40·60	21,962 37	19,890 39
51	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	18,211 65	57,962 21
52	New-Westminster-Sud	24·10	20,079 78	8,992 76
53	Nelson et Fort-Sheppard	54·70	55,199 39	18,483 03
54	Cie houillère et du ch. de fer du Nouveau-Brunswick	44·66	864 03	5,614 85
55	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	7,885 10	7,853 71
56	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	11,938 56	2,611 56
57	Nouveau-Brunswick-Sud (ci-devant Ligne courte)	82·50	34,537 28	11,740 39
58	Cie d'acier et chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse	12·50	5,046 12	7,897 52
59	Montagne-d'Orford	31·00	7,004 84	5,745 44
60	Ottawa, Nord et Ouest, y compris Jonction de Pontiac du Pécifique et du Pont Interprovincial	137 20	107,946 21	34,475 41
61	Ottawa et New-York	56·79	17,267 23	27,954 49
62	Cie de ch. de fer et de carrières de Philipsburg	7·50	1,945 69	439 06
63	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	180,747 43	94,994 85
64	Québec-Central	213·50	127,402 60	165,485 93
65	Québec et Lac-Saint-Jean	240·00	69,314 48	113,722 13
66	Québec, Montmorency et Charlevoix, maintenant la Cie de ch. de fer, d'éclairage et de pouvoir de Québec	30·00	5,642 14	10,718 46
67	Québec-Sud, y compris Comtés-Unis, Vallée du Richelieu-Est et Rive-Sud	143·50	43,536 26	69,676 43
68	Montagne-Rouge	9·53	10,762 66	18,102 16
69	Rutland et Noyan	3·39	.....	.....
70	Salisbury et Harvey	45·00	11,401 14	7,760 85
71	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	15,448 60	31,078 17
72	Tunnel de Saint-Clair, cour et abords	2·25	13,288 24	87,035 51
73	Saint-Laurent et Adirondack	32·82	27,643 83	31,372 65
74	Rivière Sainte-Marie	30·00	5,461 66	2,594 84
75	Sydney et Louisbourg (Cie houillère Dominion)	48·96	45,737 48	126,604 78
76	Témiscouata	113·00	47,701 42	32,899 07
77	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	35·33	3,601 70	8,435 95
78	Mille-Iles	6 33	3,762 67	8,032 65
79	Toronto, Hamilton et Buffalo	87·78	62,310 72	93,642 91
80	Cie de ch. de fer et de navig. de Vancouver, Victoria et Est.	15·90	3,946 87	4,523 47
81	Victoria et Sydney, C.-B.	16·26	10,593 77	9,805 67
82	Ch. de fer Victoria Terminal et Cie de Bac	18·40	191 23	1,591 60
83	York et Carleton	5·75	500 00	1,521 00
		18,987·98	15,502,711 07	22,816,599 77

pour l'exercice terminé le 30 juin 1903—*Fin.*

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	Cents.		
.....	1,112 10	6,272 99	146·00	44	
505 92	4,809 46	14,872 03	73·81	45	
1,478 47	8,081 57	19,035 59	171·	46	
8,406 77	31,777 99	130,620 82	82·00	47	
2,225 46	14,452 84	43,099 37	52·00	48	
25,392 41	130,938 34	444,870 14	112·92	49	
9,814 66	19,769 08	71,436 50	88·00	50	
28,840 06	47,419 65	152,249 57	94·00	51	
1,111 51	15,508 70	45,692 75	178·00	52	
4,700 65	23,282 00	101,665 07	215·00	53	
115 54	2,326 34	8,920 76	350·20	54	
1,300 06	6,170 50	22,209 37	55·38	55	
2,684 64	20,072 90	37,367 66	347·59	56	
1,738 45	16,547 19	64,563 31	112·45	57	
210 00	4,157 67	17,311 31	115·00	58	
341 49	4,146 10	17,237 87	50·00	59	
8,886 68	38,285 55	189,593 85	128·00	60	
4,173 17	44,003 44	93,398 33	83·00	61	
.....	982 93	3,367 68	202·00	62	
11,886 38	49,060 73	336,689 39	152·00	63	
30,878 13	164,472 27	488,238 93	78·00	64	
18,853 85	108,690 78	310,581 24	90·00	65	
2,473 59	10,150 74	28,984 93	84·40	66	
7,713 67	64,904 66	185,831 02	791·00	67	
1,688 25	31,699 34	62,252 41	370·00	68	
.....	.....	.....	.....	69	
1,500 86	4,570 56	25,233 41	89·00	70	
5,853 52	16,813 28	69,193 57	94·00	71	
828 26	30,762 08	131,914 09	.....	72	
1,533 94	39,741 60	100,292 02	54·68	73	
384 75	3,789 85	12,231 10	68·80	74	
61,818 53	122,180 13	356,340 92	102·00	75	
9,409 75	43,002 66	133,012 90	135·00	76	
200 00	6,158 96	18,396 61	40·75	77	
652 15	10,697 93	23,145 40	63·97	78	
13,520 15	181,127 62	350,601 40	108·00	79	
642 35	5,185 68	14,298 37	101·00	80	
705 27	13,542 29	34,647 00	106·00	81	
5 78	1,391 54	3,180 15	75·00	82	
20 00	1,283 00	3,324 00	475·00		
6,016,229 61	23,145,982 88	67,481,522 33			

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numero.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive.		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv.		A l'ouvrage ou sur la voie, formation des trains.	
				Tués.	Blessé	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma-Central et Baie-d'Hudson	91·75	Employés	2	2	....	1	....	.....
2	Baie-de-Quinté	72·83	Employés	....	....	....	1	....	.....
			Autres	....	....	....	....	....	.....
3	Yukon-Britannique	90·32	Employés	....	1	....	1	....	....
			Autres	....	....	....	....	....	....
4	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie	45·00	Employés	....	....	....	....	....	....
5	Calgary et Edmonton	295·93	Employés	....	....	....	....	....	....
			Autres	....	....	....	....	....	.....
6	Canada-Atlantique	458·60	Voyageurs	....	....	....	2	....	.....
			Employés	....	5	....	2	1	2
			Autres	....	....	....	....	....	.....
7	Canada-Est	136·00	Autres	....	....	....	....	....	.....
8	Canada-Sud	382·19	Voyageurs	....	1	....	1	....	....
			Employés	....	10	1	1	....	2
			Autres	1	....	....	....	....	.....
9	Canadian-Northern	881·90	Employés	1	1	1	2	....	.....
			Autres	....	....	....	1	....	.....
10	Chemins de fer de l'Etat:								
	Intercolonial	1,310·26	Voyageurs	....	....	....	4	....	.....
			Employés	7	11	1	9	....	4
			Autres	..	1	....	5	....	.....
11	Ile du Prince-Edouard	209·00	Employés	....	....	....	....	....	.....
			Autres	....	....	....	1	....	.....
12	Canadien du Pacifique	7,339·00	Voyageurs	6	4	2	7	....	.....
			Employés	18	50	4	21	....	4
			Autres	1	3	3	6	....	.....
13	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00	Voyageurs	....	....	....	1	....	.....
14	Dominion-Atlantic	220·50	Voyageurs	....	....	....	1	....	.....
			Employés	....	....	....	....	....	1
15	Edmonton, Yukon et Pacifique	4·50	Autres	....	....	....	1	....	....
16	Grand-Tronc	3,139·00	Voyageurs	2	7	1	11	....	.....
			Employés	3	60	....	37	2	16
			Autres	3	10	2	18	....	.....
17	Grand-Occidental du Canada	208·00	Employés	....	....	....	3	....	.....
			Autres	....	....	....	....	....	.....
18	Halifax et Yarmouth	50·20	Employés	....	....	....	....	....	.....
19	Hereford	53·30	Employés	....	....	....	1	....	.....
			Autres	....	....	....	....	....	.....
20	Cie houillère et de ch. de fer d'Inverness	61·00	Employés	....	....	....	....	1	.....
			Autres	....	....	....	....	....	.....
21	Kaslo et Slocan	31·80	Voyageurs	....	....	....	....	....	.....
			Employés	....	....	....	....	....	.....
22	Kingston et Prembroke	112·85	Employés	....	....	....	....	....	....
23	Lac-Erié et Rivière-Détroit	222·35	Voyageurs	....	....	1	....	....	.....
			Employés	....	1	....	....	....	.....
			Autres	....	1	....	1	....	.....
24	Vallée de Massawippi	35·46	Voyageurs	....	1	....	....	....	.....
			Employés	....	....	....	....	....	.....
25	Midland de la Nouvelle-Ecosse	57·50	Employés	....	....	....	....	....	.....
26	Montréal et Ligne Provinciale	40·60	Employés	....	....	....	....	....	.....
27	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	Employés	1	....	....	....	....	.....
			Autres	....	....	....	....	....	.....
28	Montréal et Atlantique	163·70	Employés	....	2	....	1	....	.....
			Autres	....	....	....	....	....	.....
29	New-Westminster-Sud	24·10	Autres	....	....	....	....	....	....
30	Nelson et Fort-Sheppard	54·70	Employés	....	....	....	....	....	.....
			Autres	....	....	....	....	....	.....
31	Nouveau-Brunswick-Sud	82·50	Employés	....	....	....	....	....	1
32	Nova Scotia Steel & Coal Co.	12·50	Voyageurs	....	....	....	....	....	.....

pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Sortant le bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons		Collision ou déraillements.		Frappés par la loc. ou les wag. aux trav. des chem. publics.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		Numéro.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
			2											2	2	4	7	1
																	1	2
							1	1								1	1	
															2		4	3
								1								1		
			1														1	4
															1		1	5
															2		2	
																	2	
		1	3	1											11	3	23	6
							1	4	2							4	3	
		1						1								2		7
															2		4	
				1			1		2				1		21	2	38	8
				1		2	1	7				1			1	12	2	
			4	2	3									2	4	6	14	9
								2	1					1		3	2	
				6	8									1		7	12	
		4	27	7	22				3				1	2	24	21	101	10
						2	1	12	12					2	7	16	26	
			5												3		8	11
																	1	
					5			4	1						11	12	28	
		6	72	28	63			18	17			2	7	9	33	85	267	12
					1	11	23	30	20						7	45	60	
																	1	13
																	1	14
																	1	
																	1	15
	1			28	168									1	14	32	201	
		5	53	12	74		1	22	18				5	5	144	49	408	16
			1	1	3	30	39	50	32				36			86	139	
			6	1											10	1	19	17
								1								1		
											1						1	18
																	1	19
						1										1		
			1			1	1									2	2	20
						1										1		
															1		1	21
															1		1	
																1		22
				1	1							1			1	2	2	23
		1	1	2					3						1	3	6	
							1		3								6	
																	1	24
															1		1	
			1														1	25
															1		1	26
															1	1	1	27
								1								1		
			1		1										1		6	28
								2								2		
															1		1	29
			2		1										2		5	30
									2								2	
													1				2	31
					3												3	32

N° 8.—Sommaire des accidents pour

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive.		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv.		A l'ouvrage ou sur la voie, formation des trains.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
33	Ottawa et New-York	56·79	Employés	....	....	....	....	....	.....
34	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	Employés	....	1	....	1	....	.....
35	Québec et Lac-Saint-Jean	240·00	Employés	1	1	....	....	....	.....
			Autres	1	1	....	....	1	.....
36	Québec-Sud	143·50	Employés	....	....	....	....	....	.....
37	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	Autres	....	....	....	....	....	.....
38	Tunnel Saint-Clair, cour et abords	2·25	Employés	....	....	....	....	....	.....
39	Saint-Laurent et Adirondack	32·82	Voyageurs	....	....	....	....	....	.....
			Employés	....	....	....	....	....	.....
			Autres	1	....	....	....	....	.....
40	Sydney et Louisbourg	48·96	Employés	....	....	....	....	....	.....
			Autres	....	....	....	....	....	.....
41	Mille-Isles	6·33	Employés	....	....	....	....	....	.....
42	Victoria et Sydney, C.-B	16·00	Employés	....	....	....	....	....	.....
				48	175	16	141	5	30

l'exercice terminé le 30 juin 1903—*Fin.*

Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons		Collisions ou déraillements.		Frappé par la locom. ou les wag. aux trav. des grandes routes.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
....	.....	....	.....	....	.....	....	.....	....	.....	....	...	....	....	....	.....	.....	2	33
....	.....	...	1	....	.....	....	.....	....	.....	....	...	...	....	....	1	1	3	34
....	.....	...	.....	....	.....	....	.....	....	.....	....	....	....	....	....	1	2	2	35
....	.....	....	.....	...	...	1	.....	....	.....	....	....	...	....	....	.....	1	.....	
....	.....	....	1	...	.....	....	.....	....	.....	....	....	....	....	....	...	...	1	36
....	.....	....	.....	...	.....	1	.....	....	1	....	....	....	....	....	.....	1	1	37
....	.....	....	.....	....	.....	....	.....	1	.....	....	...	....	....	....	.....	1	.....	38
....	.....	....	.....	....	.....	....	...	....	.....	....	....	....	....	...	2	.....	2	39
....	.....	....	.....	....	.....	...	...	....	.....	....	...	....	....	....	2	1	2	
....	.....	....	.....	....	.....	1	.....	....	.....	...	...	....	...	....	1	1	1	
....	.....	1	9	1	.....	....	.....	1	.....	...	....	...	....	....	2	3	12	40
....	....	....	.....	....	.....	2	2	....	.....	....	...	....	....	....	....	2	2	
....	.....	...	1	...	.....	..	.....	...	.....	....	....	....	....	....	.....	.....	1	41
....	.....	...	.....	....	.....	....	.....	..	.....	...	...	...	...	....	1	....	1	42
....	1	19	192	92	353	53	72	158	117	...	1	4	51	25	320	420	1,453	

N° 9.—Voies ferrées appartenant à des propriétaires de

Nom de la compagnie.	Où située.	Longueur de la voie.	Largeur.	Longueur de la voie à rails d'acier.	Longueur de la voie à rails de fer.	Poids des rails d'acier par verge.
		Milles		Milles.	Milles	Liv.
Cie houil. d'Acad., à resp. lim., N.E.	Stellarton à N.-Glasgow. 6·00					
" " " "	Embranch., ligne-mère à la briqueterie..... 0·50					
" " " "	Embr., ch. de fer I. C. à la jonction de Lourdes. 1·50	10·25	4·8½	6·50	.....	56
" " " "	Embr., jonct. de Lourdes à la houillère..... 1·50					
" " " "	Embr., jonct. de Lourdes à New-Glasgow... 0.75					
Cie houillère Intercoloniale (à resp. lim.), N.-E.	De la houill. Drummond à la jetée de Granton, port de Pictou '.....*7·50					
" " ..	Embranc. de la houillère Drummond à la voie d'évitem. Drummond.†0·50	10·00	4·8½	10·00	....	56
" " ..	Embr. près de Granton à la jetée de Abercrombie, Pictou, N.-E..... 2·38					
Cie de fer Londonderry, N.-E.....	Des mines Acadia à la station de Londonderry, ch. de f. Interc.	2·46	4·8½			
" "	Des mines de l'Est à la stat. des mines de l'Est, ch. de f. Interc.	‡3·83	4·8½			
" " ...	Ligne-mère du minerai des balances aux mines de l'Ouest..	3·80	3·6	10·00	4·50	Différ.
" "	Embr., ligne du min. de la ligne-mère aux mines Cumberland.	1.17	3·0			
" "	Embranchem. des chutes du minerai à Wetherby Level.....	0·56	3·0			
Cie d'acier et de houille de la N.-E. (à resp. lim.), N-E.	Des mines Sydney à Sydney-N.	3·50	4·8½	5·00	.....	80
" " ..	Embranchem., houillère n° 1 à houillère n° 2	1·50	4·8½			
§ " " ..	De la jct. Ferrona à Sunny-Brae	.....	.....	.....	.....	.....
Ch. de fer Sydney et Louisbourg..	Du port de Sydney au port de Louisbourg.....39·15					
" " ..	Emb., ligne-mère à l'ancienne houillère de Bridgeport. 0·50					
" " ..	Emb., ligne-mère à la houillère Réserve .....2·12					
" " ..	Emb., ligne-mère à la houillère Internationale.. .0·25					
" " ..	Emb., ligne-mère à la houillère Hub .....2·00					
" " ..	Emb., ligne-mère à la houillère Baie Glacée .....0·50	48·96	4·8½	48·96	.....	80
" " ..	Emb., ligne-mère à la houillère Caledonia .....1·11					
" " ..	Emb., ligne-mère à la houillère Gowrie .... 1·50					
" " ..	Emb., houillère de Baie Glacée à la jetée d'expédition. 0·50					
" " ..	Emb., Caledonia à la jetée d'expédition ... ... 1·33					
Cie houillère de Wellington, à resp. lim.	Prolongement de Wellington à la jonction Fiddick ..7 50					
" " ..	Emb., ch. de f. Esquimalt et Nanaïmo, de Ladysmith aux quais..... ...1·00	8·50	4·8½	8·50	.....	35 et 50
" " ..	De Union-Bay à Cumberland .. ..10·75					
" " ..	Emb., de Cumberland au plan incliné n° 4..... .....2·25					

mines de houille et de fer, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Poids des rails de fer par verge.	Nomb de jonct. avec d'autres ch. de fer.	Nombre de croisem. à niveau d'autres chemins de fer.	Nombre de traverses de grandes routes.	Nombre de ponts au-dessus de la voix.	Hauteur, ouverture libre des ponts au-dessus de la voie, du niv. des rails.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Total du parcours exploité.	Nombre de tonnes de houille transportée.	Nombre de tonnes de minerai de fer transporté.	Nombre de tonnes de fer transporté.	Nombre de tonnes d'autres marchandises transportées.	Nombre total de tonnes de marchandises transportées.
Liv.					Pds.								
40et56	2	....	3	1	14·10	4	17	10·25	250,760	.....	.....	1,000	251,760
.....	1	1	8	....	.....	2	153	10·00	218,312	.....	.....	.....	218,312
Diff.	1	...	1	....	.....	4	12	14·47	750	2,000	300	3,250	6,500
....	1	.....	..	....	.....	5	175	5·00	222,927	.....	.....	60,483	283,410
.....	....	.....	....	....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
56	1	2	30	2	18·0	21	1430	48·96	3,456,178	3,000	6,700	517,882	3,983,760
.....	..	....	4	1	16·9	6	190	8·50	293,218	.....	.....	1,730	294,948

N° 9.—Voies ferrées appartenant à des propriétaires de

Nom de la compagnie.	Où située.	Longueur de la voie.	Largeur.	Longueur de la voie à rails d'acier.	Longueur de la voie à rails de fer.	Poids des rails d'acier par verge.
		Milles		Milles.	Milles	Liv.
Cie houill. de Wellington (à r. lim.)	Emb. de la jonction au puits n° 5 .... 2.00					
" " " " ..	Emb. du puits n° 5 au puits n° 7 .... .2·00	20·00	4·8½	20·00	.....	50
" " ..	Emb. du puits n° 7 au puits n° 8 ....2·00					
" " " ..	Emb. de la ligne-mère au quai du fret..... ...1·00					
Cie à combustible Western, successeurs à la Cie de terrains miniers de New-Vancouver.	Du quai au puits n° 5 ...5·00	8·75	4·8½	8·75	.....	56
" " "	De Chase-River à Harewood-Mine .....3·75					
		115·80		117·71	4·50	

* Houillère Drummond, comté de Pictou, N.-E., reliant les mines au quai d'expédition à la Rivière
‡ Pas en exploitation. § On n'a pas reçu de relevé. Inclus dans le rapport de ce chemin de fer tel que donné

mines de houille et de fer, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903—*Fin.*

Poids des rails de fer par verge.	Nomb. de jonct. avec d'autres ch. de fer.	Nombre de croisem. à niveau d'autres chemins de fer.	Nombre de traverses de grandes routes.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur, ouverture libre des ponts au-dessus de la voie, du niveau des rails.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Total du parcours exploité	Nombre de tonnes de houille transportée.	Nombre de tonnes de minerai de fer transporté.	Nombre de tonnes de fer transporté.	Nombre de tonnes d'autres marchandises transportées.	Nombre total de tonnes de marchandises transportées.
.....	....	.....	3	....	.....	4	125	20·00	247,060	.....	.....	2,827	249,887
.....	....	.....	2	1	14·0	6	272	8·75	368,885	.....	.....	.....	368,88
	7	3	51	5		52	2374	125·93	5,058,090	5,200	7,000	587,172	5,657,462

du Milieu, port de Pictou, N.-E. † Reliant les mines au chemin de fer Intercolonial à Westville, N.-E., dans la statistique des chemins de fer à vapeur.

N° 10.—Voies ferrées appartenant à des propriétaires de mines de houille et de fer—sommaire des accidents pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Nom de la compagnie.	Milles parcourus.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons—blessés.	En sautant et descendant des wagons en mouvement.		En attelant des wagons.		Collisions ou déraillements, blessés.	Frappé par les wagons sur les traverses des grandes routes.		En marchant, arrêté, couché ou étant sur la voie.		Autres causes—Blessé.	Totaux.	
				Tué.	Blessé.	Tué.	Blessé.		Tué.	Blessé.	Tué.	Blessé.		Tués.	Blessés.
Cie houillère d'Acadie, N.-E.	10·25	Employé	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
" de l'Intercolonial	10·00	Employé	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Nova Scotia Steel Mining Co. (Mines de Sydney)	5·00	Autre	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
Cie houillère de Wellington, C.-B.	28·50	Employés	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	1	1
		Autre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....
Totaux	.....	.....	.....	1	1	.....	1	.....	.....	.....	1	1	.....	2	3

N° 11.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Albert (maintenant Salisbury et Harvey)	* 29,391 01					
Algoma-Central et Baie-d'Hudson			*A* 720,000 00			
Albert-Sud			50,460 00			
Atlantique et Nord-Ouest du Canada			*a* 1,422,000 00			
Baie-des-Chaleurs (maintenant Atlantique et Lac-Supérieur)			*A* 716,000 00			
Belleville et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maintenant Grand-Tronc.)			21,888 00			
Jonction de Beauharnois			62,400 00			
Brandford, Waterloo et Lac-Erié (mainten. Toronto, Hamilton et Buffalo)			57,600 00			
Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie			105,200 00			
Bruce-Mines et Algoma			*A* 28,800 00			
Bouctouche et Moncton			101,600 00			
Canada-Atlantique			282,355 20			
Canada-Central			1,525,250 00			
Canada-Est (ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick)			*b* 374,839 84			
Canadien du Pacifique			*c*56,551,049 15			
" Passe-du-Nid-de-Corbeau			3,630,000 00			
Cap-de-la-Madeleine			7,424 00			
Cap-Breton			*A* 96,000 00			
Caraquette			224,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			*A* 142,400 00			
Central de la Nouvelle-Ecosse (ci-devant Nouvelle-Ecosse Central)			235,200 00			
Ontario-Central			*A* 67,200 00			
Châteauguay et Northern			165,000 00			
Ligne Côtière de la Nouvelle-Ecosse (maintenant Halifax et Yarmouth)			*A* 195,200 00			
Cobourg, Northumberland et Pacifique			*A* Périmé.			
Colombie et Kootenay			88,800 00			
Vallée de la Cornwallis (maintenant Dominion-Atlantic)			44,800 00			
Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland			39,850 00			
Comté de Drummond (maintenant du réseau de l'Intercolonial)			*A* 423,936 00			
Cie de chaux du Canada (maintenant dans le Hereford)			15,360 00			
Vallée de Richelieu-Est (maintenant partie du Québec-Sud)			*A* †69,952 00			
Elgin et Havelock			*d* 82,652 82			

*Y compris $14,665·45 de lisses. ‡ Y compris $83,612·54 de lisses aux chemins de fer Saint-Martin et Upham. *a*. Payable en versements semi-annuels de $35,550 chacun pendant 20 ans, commençant le 1er juillet 1889, et aussi $1,617,000 comme boni et addition sur la partie de ce chemin de fer à travers l'Etat du Maine. *b*. Y compris $24,439·84 de lisses à l'embranchement de Chatham. *c*. Y compris le coût des lignes construites par le gouvernement fédéral et transférées à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, $31,112,662.15. *d*. Y compris $44,252.82 de lisses. † Vallée de Richelieu-Est, la balance de $6,848 est périmée.

N° 11.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Erié et Huron (maintenant ch. de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit)			96,000 00			
Esquimalt et Nanaïmo			750,000 00			
Cie de ch. de fer et de pont de Frédéricton et Sainte-Marie	300,000 00		30,000 00			
Grand-Tronc	15,142,633 33					
Pont Victoria-Jubilee du ch. de fer Grand-Tronc			500,000 00			
Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, embranch. d'Owen-Sound			39,744 00			
Grand-Oriental (maintenant Atlantique et Lac-Supérieur)			40,345 00			
Grand-Nord (section de la vallée d'Ottawa exclusivement)			*A* 536,188 31			
Jonction de Guelph			46,000 00			
Rive du Golfe			*A* 53,699 20			
Hampton et Saint-Martin (ci-devant Saint-Martin et Upham)			‡ 83,612 54			
Embranchement de Harvey			5,553 57			
Hereford			155,200 00			
Intercolonial			70,861,307 15			
Pont Interprovincial—Ottawa, maintenant Ottawa, Northern et Western			212,500 00			
International (Atlantique et Nord-Ouest), C.C.P			156,800 00			
Inverness et Richmond, maint. Cie houillère et de ch. de fer d'Inverness			*A* 313,600 00			
Irondale, Bancroft et Ottawa			144,000 00			
Baie de James			192,000 00			
Joggins (maintenant Cie houillère et de ch. de fer du Canada)			37,500 00			
Kent-Nord	†58,334 27					
Kingston, Napanee et de l'Ouest (maintenant Baie-de-Quinté)			227,932 80			
Kingston et Pembroke			48,000 00			
L'Assomption			11,200 90			
Lac-Erié et Rivière-Détroit			475,851 00			
Colonisation du Lac-Témiscamingue			310,335 95			
Leamington et Saint-Clair (maintenant Canada-Sud)			51,200 00			
Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool			128,000 00			
Lotbinière et Mégantic			96,000 00			
Basses-Laurentides (maintenant Grand-Nord)			217,600 00			
Rivière Maganetawan			64,000 00			
Manitoulin et Rive-Nord			*A* 204,800 00			
Vallée de Massawippi			5,376 00			
Middleton et Victoria Beach			*A* 131,200 00			
Midland de la Nouvelle-Ecosse			*A* 219,350 00			
Colonisation de Montfort et de la Gatineau (Grand-Nord)			167,440 00			
Montréal et Lac-Maskinongé			41,280 00			

Montréal et Jonction de Champlain			103,600 00
Montréal et Ottawa			192,000 00
Montréal et ligne provinciale (ci-devant Montréal, Portland et Boston)			† 58,560 00
Montréal et Ouest			361,270 00
Nakusp et Slocan			117,760 00
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard			113,440 00
Cie de fer et de houille New-Glasgow (maint. Cie d'acier de la N.-Ecosse.)			39,840 00
Nipissingue et Baie James			64,000 00
Nord et Jonction du Pacifique			1,320,000 00
Sud de la Nouvelle-Ecosse			*A* 310,400 00
Ontario, Belmont et Nord (affermée à l'Ontario-Central)			30,720 00
Ontario et Québec			196,000 00
Ontario et Rivière-La-Pluie (maintenant Canadian-Northern)			*A*1,632,000 00
Montagne-d'Orford			84,800 00
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound et Colonisation de Parry-Sound (dans Canada-Atlantique)			*A* 779,712 00
Ottawa et Gatineau (maintenant Ottawa, Nord et Ouest)			*A* 292,320 00
Ottawa et New-York			*A* 262,384 00
Vallée de l'Ottawa (ci-devant partie du Grand-Nord), maintenant Atlantique et Lac-Supérieur			21,600 00
Colonisation de Parry-Sound (Canada-Atlantique)			152,800 00
Pembroke-Sud (Canada-Atlantique)			*A* 64,000 00
Cie de chemin de fer et de carrière de Philipsburg			*A* 23,712 00
Jonction de Pontiac du Pacifique, maintenant Ottawa, Nord et Ouest			*A*§ 193,578 00
Pontiac et Renfrew			13,600 00
Port-Arthur, Duluth et Ouest (maintenant Canada-Northern)			271,200 00
Ile du Prince-Edouard			5,420,239 33
Pont de Québec et ses abords			1,000,000 00
Québec et Lac-Saint-Jean			1,006,743 50
Québec-Central			348,342 00
Québec, Montmorency et Charlevoix			96,000 00
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Rive-Nord, Montréal à Québec			†954,000 00
" " " " "			1,500,000 00
" " " Montréal à Ottawa			‡1,440,000 00
Québec et Nouveau-Brunswick			204,660 00
Ristigouche et de l'Ouest			*A* 46,930 00
Schomberg et Aurora			48,000 00
Saint-Louis et Richibouctou			22,400 00
Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer	433,900 00		
Saint-Laurent et Adirondack			*A* 149,481 60
Rivière-Sainte-Marie			75,000 00
Tunnel de Saint-Clair			375,000 00
Saint-Stephen et Milltown			*A* 14,848 00
Shuswap et Okanagan			163,200 00
Norfolk-Sud			54,400 00

†La balance de la subvention est périmée, $2,240.
†Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 d'intérêt par année sur ces deux montants.
Voir note sur page n° 21.
‡Rails, $58,334.27.
§La balance, $138,272, est périmée.

N° 11.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL—*Fin.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Rive-Sud (ci-devant Montréal et Sorel)			213,047 76			
Sydney et Louisbourg—Cie houillère Dominion			87,808 00			
Témiscouata			645,950 00			
Mille-Iles			29,840 00			
Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique			*A* 151,712 00			
Vallée de la Tobique			134,016 00			
Toronto, Grey et Bruce			14,656 00			
Comtés-Unis (maintenant partie du Québec-Sud)			*A* *188,816 00			
Jonction de Waterloo			32,800 00			
Pacifique d'Ontario-Ouest			60,600 00			
Comtés de l'Ouest ou Yarmouth et Annapolis (maint. Dominion-Atlantic)			500,000 00			
Windsor et Annapolis (maintenant Dominion-Atlantic)			1,193,369 00			
York et Carleton			*A* 18,336 00			
		15,964,258 61		167,007,343 72		
GOUVERNEMENT D'ONTARIO.						
Baie-de-Quinté, y compris Kingston, Napanee et Ouest			150,000 00			
Brantford, Norfolk et Port-Burwell, Grand-Tronc			68,000 00			
Bruce-Mines et Algoma			39,000 00			
Canada-Atlantique			270,000 00			
Canada-Central			1,479,000 00			
Canada-Sud			147,858 65			
Ontario-Central			189,500 00			
Cobourg, Blairton et Marmora	26,000 00		18,740 00			
Credit-Valley			531,000 00			
Erié et Huron (maintenant Cie de ch. de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit)			83,000 00			
Grande-Jonction et Belleville et Hastings-Nord			224,660 00			
Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié			336,000 00			
Hamilton et Nord-Ouest			565,020 00			
Irondale, Bancroft et Ottawa			315,000 00			
James, Baie de			730,000 00			
Kingston et Pembroke			456,493 00			
London, Huron et Bruce			178,630 00			
Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool			57,000 00			
Rivière Maganetowan			10,000 00			
Midland-Ontario			168,350 00			
Montréal et Ottawa			100,000 00			

Nord			196,188 00			
Simcoe-Nord			83,300 00			
Ontario, Belmont et Nord (affermé à l'Ontario-Central)			19,149 39			
Ontario et Rivière-La-Pluie (maintenant Canadian-Northern)			1,072,800 00			
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound			434,076 06			
Ottawa et New-York			35,000 00			
Colonisation de Parry-Sound			143,250 60			
Pembroke-Sud			55,500 00			
Port-Arthur, Duluth et Ouest (maintenant Canada-Nord)			255,571 00			
Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique			38,564 00			
Toronto et Nipissingue			105,212 00			
Jonction du Lac-Simcoe			53,000 00			
Toronto, Grey et Bruce			375,282 00			
Victoria			312,000 00			
Wellington, Grey et Bruce			241,276 00			
Whitby, Port-Perry et Lindsay			94,957 59			
Pont Interprovincial à Ottawa			50,000 00			
		26,000 00		9,682,377 69		
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.						
Baie-des-Chaleurs (maintenant Atlantique et Lac-Supérieur)			1,415,000 00			
Jonction de Beauharnois			179,073 00			
Canada-Atlantique			192,000 00			
Grand-Oriental (maintenant Atlantique et Lac-Supérieur)			156,000 00			
Grand-Nord (y compris Basses-Laurentides)			1,025,733 66			
Comté de Drummond (maintenant Intercolonial)			347,420 54			
Vallée de Richelieu-Est (maintenant partie de Québec-Sud)			115,215 00			
Hereford (y compris la Cie de Chaux du Canada)			60,500 00			
International (maintenant Atlantique et Nord-Ouest—C.C.P.)			391,122 02			
Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent			250,280 00			
Chemin de fer de Colonisation du Lac-Témiscamingue			350,076 82			
L'Assomption			5,512 50			
Lotbinière et Mégantic			126,994 00			
Vallée de Missisquoi (maintenant Atlantique et Nord-Ouest—C.C.P.)			228,000 00			
Colonisation de Montfort et Gatineau (maintenant Grand-Nord)			168,395 80			
Jonction de Montréal et Champlain			150,000 00			
Montréal et Ottawa			182,210 00			
Montréal, Portland et Boston (mainten. Montréal et Ligne Provinciale)			231,122 00			
Montréal et Sorel (maintenant Rive-Sud)			276,645 00			
Montréal et Ouest			472,500 00			
Montréal et Lac-Maskinongé			87,750 00			
Montagne-d'Orford			98,884 92			
Ottawa et Gatineau (maintenant Ottawa-Nord et Ouest)			780,570 00			
Vallée de l'Ottawa (maintenant Atlantique et Lac-Supérieur)			25,390 00			
Cie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg			25,667 00			
Jonction Pontiac du Pacifique			412,102 58			

* La balance de $19,184 est périmée.

Voir note sur la page n° 21.

N° 11.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC—*Fin.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Pontiac et Renfrew			17,433 60			
Pont de Québec			250,000 00			
Québec et Lac-Saint-Jean			2,533,000 00			
Québec-Central			1,076,123 14			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, y compris Rive-Nord	3,722,956 00		727,000 00			
Québec, Montmorency et Charlevoix			306,945 50			
Sud-Est (maintenant Montréal et Atlantique)			444,000 00			
Saint-Laurent et Adirondack			65,216 00			
Témiscouata			362,250 00			
Comtés-Unis (maintenant partie du Québec-Sud)			210,000 00			
Waterloo et Magog (maintenant Atlantique et Nord-Ouest—C.C.P.)			92,000 00			
		3,722.956 00		13,838,133 08		
GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.						
Albert (maintenant Salisbury et Harvey)			455,000 00			
Albert-Sud			48,680 00			
Bouctouche et Moncton			96,000 00			
Caraquette			180,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			139,000 00			
Frédéricton			230,000 00			
Grand-Sud (maintenant Ligne Riveraine)			413,000 00			
Rive du Golfe			41,950 00			
Embranchement de Harvey			9,000 00			
Kent-Nord			135,000 00			
Nouveau-Brunswick			76,000 00			
Nouveau-Brunswick et Canada			575,000 00			
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard			99,708 90			
Nord et Ouest (maintenant Canada-Est)			400,000 00			
Elgin, Petitcodiac et Havelock (maintenant Elgin et Havelock)			107,500 00			
Québec et Nouveau-Brunswick			45,000 00			
Ristigouche et Ouest			23,000 00			
Saint-Martin et Upham (maintenant Hampton et Saint-Martin)			145,600 00			
Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer			5,181 81			
Saint-Jean et Maine			880,000 00		300,000 00	
Saint-Louis et Richibouctou			21,000 00			
Saint-Stephen et Milltown			13,920 00			

Témiscouata			66,000 00			
Vallée de la Tobique			70,000 00			
York et Carleton			13,899 00			
				4,289,439 71		300,000 00
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ECOSSE.						
Cap-Breton			45,000 00			
Ligne côtière (maintenant Halifax et Yarmouth)			160,640 00			
Vallée de la Cornwallis (maintenant Dominion-Atlantic)			44,800 00			
Cie de houille et de chemin de fer du Canada (ci-devant Joggins)			35,200 00			
Inverness et Richmond (maint. Cie de ch. de fer et de houille d'Inverness)			272,000 00			
Middleton et Victoria Beach			131,200 00			
Midland de la Nouv.-Ecosse (ci-dev. Vallée de la Stewiacke et Lansdowne)			185,600 00			
Cie de fer, de houille et de ch. de New-Glasgow (maint. Cie d'aciéries, N.-E.)			40,000 00			
Central de la Nouv.-Ecosse (maint. ch. de fer Central de la Nouv.-Ecosse)			432,261 08			
Sud de la Nouvelle-Ecosse			374,400 00			
Springhill et Parrsboro' (Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland)			173,650 00			
Sydney et Louisbourg, Cie houillère Dominion			87,808 00			
Comtés de l'Ouest, Yarmouth et Annapolis (m. dans le Dominion-Atlantic)			679,197 45			
				2,661,756 53		
GOUVERNEMENT DU MANITOBA.						
Canadien du Pacifique			375,377 50			
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	900,000 00					
		900,000 00		375,377 50		
GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.						
Canadien du Pacifique			37,500 00			
				37,500 00		
Total, aide des gouvernements		20,613,214 61		197,891,928 23		300,000 00

NOTE.—Pour l'état des paiements de subventions accordées aux chemins de fer par le gouvernement, *voir* n° 1, Etat sommaire du capital.

N° 11—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chem. de fer—construits ou en voie de constr.—par les municipalités, 30 juin 1903.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Desoronto	Chemin de fer de la Baie-de-Quinté.				30,000 00		
Ville de Napanee	Kingston, Napanee et Western			30,000 00			
Village de Newburgh	" "			7,500 00			
Township de Camden	" "			30,000 00			
" Sheffield	" "			15,000 00			
" Loughborough	" "			5,000 00			
Cité de Kingston	" "			75,000 00			
Intérêt acquis	" "			5,440 00			
Ville de Brockville	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie				167,940 43		
				36,000 00			
Elizabethtown	" "			7,000 00			
En arrière de Yonge et Escott	" "			15,000 00			
" Leeds et Lansdowne	" "			5,000 00			
Bastard et Burgess	" "			28,000 00			
Crosby-Sud	" "			6,000 00			
Village de Newboro'	" "			4,000 00			
Crosby-Nord	" "			15,000 00			
					116,000 00		
Diverses municipalités	Buffalo et Lac-Huron				966,000 00	30,000 00	
Renfrew	Canada-Central, mainten. C. du P.					7,500 00	
Horton	"					5,000 0	
Admaston	"						42,500 50
Comté d'Elgin	Canada-Sud			200,000 00			
Township de Townsend	"			30,000 00			
" Dereham	"			15,000 00			
" Anderdon	"			15,000 00			
Ville de Saint-Thomas	"			25,000 00			
Township de Malden	"			15,000 00			
Ville d'Amherstburg	"			15,000 00			
Norwich-Sud	"			7,000 00			
					322,500 00		
Saut-Sainte-Marie	Canadien du Pacifique			20,000 00			
Carleton-Place	"			20,000 00			
Owen-Sound	"			40,000 00			
					80,000 00		
Northumberland et Durham	Cobourg, Blairton et Marmora				113,500 00		

Hawkesbury-Ouest	Comtés du Centre (affermé au Canada-Atlantique)			15,000 00	
Vankleek-Hill	"			1,200 00	
Dalkeith	"			800 00	
Rockland	"			6,000 00	
Clarence	"			1,000 00	
					24,000 00
Ville de Trenton	Ontario-Central			10,000 00	
Village de Wellington	"			2,500 00	
Village de Picton	"			21,000 00	
Comté de Prince-Edouard	"			60,000 00	
					93,500 00
Comté d'Oxford	Credit-Valley			200,000 00	
" de Wellington	"			135,000 00	
" de Waterloo	"			110,000 00	
" de Peel	"			75,000 00	
" d'Halton	"			70,000 00	
Cité de Toronto	"			350,000 00	
" de Saint-Thomas	"			50,000 00	
Ville de Milton	"			30,000 00	
" de Brampton	"			20,000 00	
" d'Ingersoll	"			10,000 00	
" d'Orangeville	"			15,000 00	
Village de Streetsville	"			20,000 00	
					1,085,000 00
Comté de Kent	Erié et Huron, maintenant Lac-Erié et Détroit			155,000 00	
Cité de Chatham	"			30,000 00	
Ville de Sarnia	"			16,000 00	
Village de Dresden	"			20,500 00	
" de Bleinheim	"			11,000 00	
" de Wallaceburg	"			11,000 00	
Township de Sombra	"			14,000 00	
" de Woodhouse					257,500 00
Ville de Simcoe	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié			15,000 00	
Township de Norwich-Sud	"	"		10,000 00	
" " Nord	"	"		10,000 00	
Ville de Woodstock	"	"		40,000 00	
Township d'Oxford-Est	"	"		25,000 00	
" de Woodstock,	"	"		25,000 00	
Ville de Woodstock	"	"		60,000 00	
" de Stratford	"	"			
Comté de Perth	"	"		120,000 00	
Township de Mornington	"	"		40,000 00	
Township d'Elma	"	"		10,000 00	
Ville de Listowel	"	"		15,000 00	
Township de Wallace	"	"		10,000 00	
Ville de Palmerston	"	"		30,000 00	
Township de Minto	"	"		25,000 00	

N° 11.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO—*Suite.*		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ville d'Harriston	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié			20,000 00			
Township de Normanby	" "			80,000 00			
" de Bentinck	" "			65,000 00			
" de Brant	" "			20,000 00			
" d'Elderslie	" "			45,000 00			
" d'Arran	" "			45,000 00			
" d'Amabel	" "			43,000 00			
" de Keppel	" "			32,000 00			
" d'Albemarle	" "			10,000 00			
Ville de Mount-Forest	" "			22,000 00			
Township d'Egremont	" "			60,000 00			
Township de Glenelg	" "			20,000 00			
Ville de Durham	" "			32,000 00	929,000 00		
Ville d'Owen-Sound	Grand-Tronc, embr. d'Owen-Sound			75,000 00			
Township de Sarawak	" "			7,500 00			
" de Keppel	" "			3,000 00	85,500 00		
Cité de Belleville	Grande-Jonction et Belleville			150,000 00			
Village de Sterling	" et ch. de fer Hastings-N.			5,000 00			
Township de Rawdon	"			15,000 00			
" de Seymour	"			35,000 00			
" de Percy	"			8,000 00		50,000 00	
" d'Asphodel	"				213,000 00		50,000 00
Cité de Guelph	Jonc. de Guelph, aff. au c. de f. C.P.					193,009 00	193,000 00
Ville de Parry-Sound	Baie-James			20,000 00			
Comté de Frontenac	Kingston et Pembroke			170,000 00			
Cité de Kingston	" "			318,000 00			
Village de Renfrew	" "			3,000 00	491,000 00		
Cité de Hamilton	Hamilton et Nord-Ouest			99,733 00			
Village de Georgetown	" "			11,289 00			
Comté de Peel	" "			30,974 00			
" Simcoe	" "			354,007 00			
Ville de Collingwood	" "			12,084 00			

Township de Innisfil	" "			22,592 00	
" Woodhouse	" "			20,740 00	
" Adjala	" "			2,500 00	
" Essa	" "			2,500 00	
" Tossoronto	" "			10,000 00	
" Mulmur	" "			5,000 00	
Village d'Alliston	" "			8.000 00	
Township de Nottawasaga	" "			20,386 00	
					599,805 00
Cité d'Ottawa	Pont Interprovincial				150,000 00
Township de Colchester-Sud	Lake-Erié et Rivière-Détroit			20,000 00	
" Gosfield	" "			15,000 00	
Village de Kingsville	" "			10,000 00	
Township de Romney	" "			10,000 00	
" Tilbury-Est	" "			5,000 00	
" Raleigh	" "			10,000 00	
Village de Blenheim	" "			5,000 00	
" Ridgetown	" "			12,500 00	
Township d'Alborough	" "			7,000 00	
" Oxford	" "			2,000 00	
Village de Dutton	" "			2,500 00	
					99,000 00
Township de Gwillimbury-est	Jonction du Lac-Simcoe (dans le réseau du Grand-Tronc)			45,000 00	
" " nord	" "			20,000 00	
" Georgina	" "			20,000 00	
" Whitchurch	" "			15,000 00	
Village de Leamingtun	Leamington et Saint-Clair, Canada-Sud			12,000 00	
					100,000 00
Township de Mersea	" "			15,000 00	
Village de Comber	" "			6,000 00	
					33,000 00
Ville de Lindsay	Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool			25,000 00	
" Bobcaygeon	" "			11,000 00	
Township de Verulam	" "			14,000 00	
" Harvey	" "			3,000 00	
" Ops	" "			15,000 00	
" Cartwright	" "			5,000 00	
					78,000 00
Township de London	London, Huron et Bruce (mainten. dans le réseau du Grand-Tronc)			15,000 00	
" Stephen	" "			17,500 00	
" Osborne	" "			25,000 00	
" Hay	" "			15,000 00	
" Goderich	" "			15,000 00	
" Wawanosh-Est	" "			25,000 00	
" Hallet	" "			25,000 00	
" Tuckersmith	" "			10,000 00	
" Turnberry	" "			5,000 00	
" Morris	" "			10,000 00	

N° 11.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO—*Suite.*		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Township de Stanley	London, Huron et Bruce (mainten. dans le réseau du Grand-Tronc)			10,000 00			
Village de Clinton	" "			20,000 00			
" Exeter	" "			10,000 00			
" Kincardine } " Wigan }	London, Huron et Bruce			9,000 00			
Cité de London	" "			100,000 00	311,500 00		
Municipalités	London et Port-Stanley (aff. au ch. de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit)		680,311 00				
Comté d'Elgin	" "					80,000 00	
" de Middlesex	" "					100,000 00	
Cité de London	" "					200,000 00	
" Saint-Thomas	" "					34,000 00	414,000 00
Township de Thorah	Midland (maintenant dans le réseau du Grand-Tronc).			50,000 00			
Ville de Port-Hope	"			30,000 00			
Townships d'Orillia et de Matchedash.	"			12,500 00			
Ville d'Orillia	"			12,500 00			
Township de Tay	"			21,370 85			
Village d'Omemee	"			2,000 00			
Township de Mara	"			12,500 00			
Ville de Peterborough	"			4,000 00	144,870 85		
Cité de Toronto	Northern (maintenant dans le réseau du Grand-Tronc).			100,000 00		190,000 00	
Comté de Simcoe	"					200,000 00	
Ville de Barrie	"			30,000 00			
" d'Orillia	"			12,500 00			
Townships de Collingwood, Euphrasia et Saint-Vincent	"			99,480 00	241,980 00		390,000 00
Ville de Smith's-Falls	Ontario et Québec (dans le réseau du C.C.P.).			25,000 00			
" Merrickville	"			10,000 00			
Township de Winchester-ouest	"			15,000 00			

" Thanesford	"			2,500 00			
					52,500 00		
Ville de Port-Arthur	Ontario et Rivière-La-Pluie				50,000 00		
Cité d'Ottawa	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound (maintenant Canada-Atlantique).			150,000 00			
Township de Huntley	" "			2,900 00			
" Hagarty	" "					2,000 00	
Ville d'Arnprior	" "					30,000 00	
					152,900 00		32,000 00
Ville de Pembroke	Pembroke-Sud				20,000 00		
" Port-Arthur	Port-Arthur, Duluth et Ouest (maintenant Canadien-Nord.)			25,000 00			
Municipalité de Neebing	" "			15,000 00			
					40,000 00		
Township de Russell	Ottawa et New-York			10,000 00			
Cité d'Ottawa	"			75,000 00			
					85,000 00		
Township de King	Shomberg et Aurora				12,000 00		
Ville de Simcoe	Norfolk-Sud (dans le rés. du Grand-Tronc)			5,000 00			
Township de Charlottetown	"			20,000 00			
" Walsingham-Sud	"			40,000 00			
					65,000 00	60,000 00	
Cité d'Ottawa	Saint-Laurent et Ottawa	200,000 00				30,000 00	
Ville de Prescott	" "	100,000 00					90,000 00
			300,000 00				
" Gananoque	Mille-Iles				10,000 00		
Township de Bayham	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique			35,000 00			
" Malahide	" "			4,000 00			
" Houghton	" "			3,000 00			
Ville de Tilsonburg	" "			10,000 00			
Village de Vienna	" "			3,000 00			
Ville d'Ingersoll	" "			20,000 00			
					75,000 00		
Cité de Toronto	Toronto et Nipissingue (dans le rés. du Gr.-Tronc).			150,000 00			
Township de Scarboro'	" "			10,000 00			
" Markham	" "			30,000 00			
" Uxbridge	" "			50,000 00			
" Scott	" "			10,000 00			
" Brock	" "			50,000 00			
" Eldon	" "			44,000 00			
" Bexley	" "			15,000 00			
" Somerville	" "			15,000 00			
Township de Luxton, Digby et Langford	" "			12,500 00			
Ville d'Uxbridge	" "			2,000 00			
					*376,702 59		

* Montant tel que réalisé, balance périmée, *voir* rapport de 1875.

N° 11.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO—*Suite.*		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Township d'Albion	Toronto, Grey et Bruce (d. le rés. du Pac. Can.)			40,000 00			
" Caledon	" "			45,000 00			
" Mono	" "			45,000 00			
" Amaranth	" "			30,000 00			
" Arthur	" "			35,000 00			
Ville d'Orangeville	" "			15,000 00			
" de Mount-Forest	" "			20,000 00			
Cité de Toronto	" "			350,000 00			
Comté de Grey (Groupe)	" "			300,000 00			
Ville d'Owen-Sound	" "			5,000 00			
Township de Minto	" "			15,000 00			
" Howick	" "			35,000 00			
Townships de Gorrie et Wroxeter	" "			5,000 00			
Village de Teeswater	" "			5,000 00			
Township de Culross	" "			38,000 00			
" Turnbury	" "			5,000 00			
					988,000 00		
Cité de Brantford	Toronto, Hamilton et Buffalo, comprenant Brantford, Waterloo et Lac-Erié			25,000 00			
Township d'Oakland	" "			9,000 00			
" de Waterford	" "			2,500 00			
Cité de Hamilton	" "			225,000 00			
Township de Grimsby-Sud	" "			4,000 00			
					265,500 00		
Ville de Lindsay	Victoria (dans le rés. du Gr.-Tronc)			85,000 00			
Village de Fenelon-Falls	" " "			25,000 00			
Townships de Verulam et Somerville	" " "			22,000 00			
Comté d'Haliburton	" " "			54,000 00			
					186,000 00		
Township de Woolwich	Jonction de Waterloo (dans le réseau du Grand-Tronc)			28,000 00			
Section de Peel	" " "			7,000 00			
Village d'Elmira	" " "			10,000 00			
" de Saint-Jacob	" " "			2,000 00			
					47,000 00		

Fergus	Wellington, Grey et Bruce			10,000 00			
Peel	" "			40,000 00			
Elora	" "			10,000 00			
Maryboro'	" "			40,000 00			
Nichol	" "			10,000 00			
Wallace	" "			35,000 00			
Minto	" "			65,000 00			
Bruce	" "			278,000 00			
Howick	" "			20,000 00			
Listowel	" "			15,000 00			
Grey	" "			35,000 00			
Elma	" "			30,000 00			
Morris	" "			30,000 00			
Wawanosh-O	" "			18,000 00			
Ashfield	" "			10,000 00			
Turnbury	" "			28,000 00			
Kincardine	" "			8,000 00			
					682,000 00		
Cité de London	Pacifique d'Ontario-Ouest				25,000 00		
Ville de Whitby	Whitby, Port-Perry et Lindsay (réseau du Grand-Tronc).			70,000 00			
Township de Whitby	" "			15,000 00			
" Reach	" "			30,000 00			
" Scugog	" "			2,000 00			
Comté de Victoria	" "			85,000 00			
Village de Port-Perry	" "			20,000 00			
Manufacturing Co.	" "			94 93			
					222,094 93		
QUÉBEC.			980,311 00				
					10,102,293 80		1,211,500 00
Capelan	Baie-des-Chaleurs (maint. réseau de l'Atlantique et Lac-Supérieur)			5,000 00			
New-Richmond	"						
Maria	"			6,000 00			
Carleton	"			6,000 00			
Nouvelle et Shoolbred	"			6,000 00			
New-Carlisle	"			6,000 00			
Paspébiac	"			6,000 00			
Hamilton	"			3,000 00			
				2,500 00			
Paroisse de Saint-Antoine	Great-Eastern				40,500 00		
" Saint-Denis	"			10,000 00			
				10,000 00			
Village de Saint-André	Vallée de l'Ottawa (maintenant Atlantique et Lac-Supérieur)				20,000 00		
					10,000 00		
Farnham	Pacifique Canadien				20,000 00		
Ville de Nicolet	Comté de Drummond (maintenant ch. de fer Intercolonial).			10,000 00			
Municipalité de Saint-Léonard	"			5,000 00			
					15,000 00		

N° 11.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
QUÉBEC—*Suite.*		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Paroisse de Sainte-Sophie	Grand-Nord du Canada			4,000 00			
Village de New-Glasgow	" "			2,000 00			
" de Sainte-Elizabeth	" "			6,000 00			
Ville de Joliette	" "			35,000 00	47,000 00		
Cité des Trois-Rivières	Basses-Laurentides (Grand-Nord)				25,000 00		
Cité de Québec	Grand-Nord du Canada						200,000 00
Comté de Compton	International, maintenant Atlantique et Nord-Ouest, C.C.P						225,000 00
Township de Melbourne et Brompton Gore	Missisquoi et Vallée de la Riv. Noire, maint. Atlantique et N.-O., C.C.P.					25,000 00	
Township d'Ely	" "					25,000 00	
" de Stukely-nord	" "					25,000 00	
" de Bolton	" "					25,000 00	
Saint-Pie	Lac-Champlain et J. de St.-Laurent (afferm. au ch. Montréal et Atlant.)			20,000 00			100,000 00
L'Ange-Gardien	" "			10,000 00			
Saint-Paul	" "			6,000 00			
Philipsburg	" "			15,000 00			
Ville de L'Assomption	L'Assomption				51,000 09		
Ascot	Vallée de la Massawippi				1,500 00		
Hatley	"					40,000 00	
Ormstown	Montréal et Jonction de Champlain —(Grand-Tronc)			10,000 00		25,000 00	65,000 00
Saint-Constant	" "			1,800 00			
Sainte-Philomène	" "			2,820 00			
Laprairie	" "			1,904 00			
Huntingdon	" "			3,000 00			
Saint-Isidore	" "			1,500 00			
Dewittsville	" "			750 00			
Municipalité de Rigaud	Montréal et Ottawa			2,000 00	21,774 00		

Paroisse de Rigaud	Montréal et Ottawa			800 00			
Pointe-Fortune	"			2,500 00			
	Montréal et ligne provinciale, ci-dev.				5,300 00		
Canton de Chambly	Montréal, Portland et Boston			15,000 00			
Bassin "	" "			10,000 00			
					25,000 00		
Comté de Pontiac	Jonction de Pontiac du Pacifique (mainten. Ottawa, Nord et Ouest)			100,000 00			
Village de Shawville	" "			1,000 00			
					101,000 00		
Cité de Sherbrooke	Québec-Central			50,000 00			
Paroisse de Dudswell	"			25,000 00			
" Weedon	"			25,000 00			
Township de Garthby	"			3,000 00			
					103,000 00		
Cité de Québec	Pont de Québec				300,000 00		
Cité de Québec	Québec et Lac-Saint-Jean					450,000 00	450,000 00
Ville de Chicoutimi	" "				12,000 00		
Cité de Montréal	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	1,000,000 00					
Cité de Québec	" "	1,000,000 00					
" Trois-Rivières	" "	100,000 00					
Comté d'Ottawa	" "	200,000 00					
Saint-Sauveur de Québec	" "	25,000 00					
Côte Saint-Louis	" "	25,000 00					
Village de Sainte-Thérèse	" "	12,000 00					
Paroisse de "	" "	12,000 00					
" Saint-Jérôme	" "	10,000 00					
Village de "	" "	15,000 00					
Sainte-Scholastique	" "	10,000 00					
Saint-André	" "	25,000 00					
Saint-Jérusalem-d'Argenteuil	" "			25,000 00			
			2,434,000 00		25,000 00		
Comté de Brome	Sud-Est (maintenant Montréal et Atlantique)					50,000 00	
Township de Brome	" "					50,000 00	
" Sutton	" "					63,000 00	
" Potton	" "					25,000 00	
" Farnham	" "					20,000 00	
Village de Farnham-ouest	" "					5,000 00	
" " est	" "					5,000 00	
" Waterloo	" "					30,000 00	
" Drummondville	" "					15,000 00	
Comté de Drummond	" "					90,000 00	
Township de Wickham	" "					10,000 00	
" Saint-Germain	" "					15,000 00	
" Sorel	" "					40,000 00	
Village d'Actonvale	" "					15,000 00	
" de Roxton-Falls	" "					15,000 00	
Township de Roxton	"					20,000 00	

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
QUÉBEC—*Fin.*		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Township de Shefford	Sud-Est (maintenant Montréal et Atlantique)					50,000 00	
" Wickham-Ouest	" "					10,000 00	
Cité de Sorel	Rive-Sud, ci-dev. Montréal et Sorel				25,000 00		528,000 00
Fraserville	Témiscouata				25,000 00		
NOUVEAU-BRUNSWICK.			3,414,311 00		873,074 00		1,568,000 00
Paroisses de Hillsboro', Hopewell et Harvey	Albert, maint. Salisbury et Harvey			40,000 00			
Paroisses de Coverdale, Hillsboro', Hopewell et Harvey	"			30,000 00			
					70,000 00		
Cité de Saint-Jean	Canadien du Pacifique				40,000 00		
" Frédéricton	Frédéricton			50,000 00			
Comté de York	"			30,000 00			
					80,000 00		
Paroisse de Saint-George	Grand-Sud, maintenant Nouveau-Brunswick-Sud			2,000 00			
" Pennfield	" "			500 00			
Lepreau	" "			500 00			
					3,000 00		
Ville de Fort-Fairfield	Nouveau-Brunswick			12,000 00			
" Lyndon	"			11,000 00			
					23,000 00		
Cité de Calais	Nouveau-Brunswick et Canada			12,500 00			
" Houlton	" "			22,000 00			
" Saint-Stephen	" "			13,000 00			
					47,500 00		
Comté de Northumberland	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick, maintenant Canada-Est				20,000 00		
Paroisse d'Elgin	Elgin et Havelock				13,000 00		
Ville de Campbellton	Ristigouche et de l'Ouest				5,000 00		
Cité de Saint-Jean	Saint-Jean et Maine						60,000 00
					301,500 00		60,000 00

NOUVELLE-ECOSSE.							
Comté de King	Vallée de la Cornwallis, maintenant Dominion-Atlantic				27,685 00		
Comté d'Annapolis	Middleton et Victoria-Beach				35,000 00		
Comtés de Yarmouth, de Digby et d'Annapolis	Comtés de l'Ouest, Yarmouth et Annapolis, maintenant Dominion-Atlantic				150,000 00		
Ville de Truro	Midland de la N.-E.			30,000 00			
Comté de Colchester	" "			6,000 00			
Comté de Pictou	Cie de fer, de houille et de ch. de fer New-Glasgow, mainten. ch. de fer de la Cie d'aciérie de la N.-Ecosse				36,000 00		
					4,000 00		
" Shelburne	Sud de la Nouvelle-Ecosse			50,000 00			
" Queen	" "			25,000 00			
" Lunenburg	" "			5,000 00			
					80,000 00		
Lunenburg	Central de la Nouvelle-Ecosse				88,874 17		
Argyle	Halifax et Yarmouth				5,000 00		
Comté d'Inverness	Inverness et Richmond (maint. Cie du ch. de fer et houill. d'Inverness				100,000 00		
					526,559 17		
MANITOBA.							
Cité de Winnipeg	Canadien du Pacifique			200,000 00			
Comté de Selkirk	" "			35,000 00			
Township de Saint-André	" "			35,000 00			
Ville de Morris	" "			100,000 00			
					370,000 00		
Comté de Westborne	Manitoba et Nord-Ouest			75,000 00			
Ville du Portage-la-Prairie	" "			50,000 00			
" de Minnedosa	" "			30,000 00			
Municipalité du Lac-Plat	" "			20,000 00			
" de Birtle	" "			40,000 00			
" de Strathclair	" "			600 00			
					215,600 00		
Rapid-City	Saskatchewan et Ouest				10,000 00		
					595,600 00		
COLOMBIE-BRITANNIQUE.							
Cité de New-Westminster	Canadien du Pacifique				37,500 00		
TERRITOIRES DU NORD-OUEST.							
Calgary	Canadien du Pacifique				25,000 00		
Total de l'aide accordée par les municipalités			3,414,311 00		12,461,526 97		2,839,500 00

NOTE.—Pour état des paiements des subventions municipales accordées aux chemins de fer—*voir* n° 1 de l'état sommaire du capital.

N° 12.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits ou en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités, au 30 juin 1903.

—	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.	Grand total.	
Gouvernements.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
Fédéral	15,964,258 61		167,007,343 72				182,971,602 33	
Ontario	26,000 00		9,682,377 69				9,708,377 69	
Québec	3,722,956 00		13,838,133 08				17,561,089 08	
Nouveau-Brunswick			4,289,439 71		300,000 00		4,589,439 71	
Nouvelle-Ecosse			2,661,756 53				2,661,756 53	
Manitoba	900,000 00		375,377 50				1,275,377 50	
Colombie-Britannique			37,500 00				37,500 00	
		20,613,214 61		197,891,928 23		300,000 00		218,805,142 84
Municipalités.								
Ontario	980,311 00		10,102,293 80		1,211,500 00		12,294,104 80	
Québec	2,434,000 00		873,074 00		1,568,000 00		4,875,074 00	
Nouveau-Brunswick			301,500 00		60,000 00		361,500 00	
Nouvelle-Ecosse			526,559 17				526,559 17	
Manitoba			595,600 00				595,600 00	
Colombie-Britannique			37,500 00				37,500 00	
Territoires du Nord-Ouest			25,000 00				25,000 00	
		3,414,311 60		12,661,526 97		2,839,500 00		18,715,337 97
		24,027,525 61		206,072,850 61		3,139,500 00		237,520,480 81

STATISTIQUE

DES

CHEMINS DE FER ÉLECTRIQUES

DU

CANADA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1903.

No 1.--Etat sommaire du capital des chemins de fer à l'électricité pour l'exercice clos le 30 juin 1903.

Numéros.	Nom du chemin de fer à l'électricité.	Longueur de la ligne. Complétée. (Rails posés)	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Capital en actions ordinaires. Autorisé.	Capital en actions ordinaires. Souscrit.	Capital en actions ordinaires. Payé.	Capital en actions préférentielles. Autorisé.	Capital en actions préférentielles. Souscrit.	Capital en actions préférentielles. Payé.	Débentures. Autorisées.	Débentures. Emises.	Débentures. Vendues.	Débentures. Taux de l'intérêt.	Numéros.	Aide du gouvernement fédéral. Prêts.	Aide du gouvernement fédéral. Bons.	Aide du gouvernement fédéral. Souscription d'actions ou débentures.	Aide du gouvernement fédéral. Payé.	Province.	Numéros.	Aide du gouvernement provincial. Prêts.	Aide du gouvernement provincial. Bons.	Aide du gouvernement provincial. Souscription d'actions ou débentures.	Aide du gouvernement provincial. Payé.	Aide des municipalités. Prêts.	Aide des municipalités. Bons.	Aide des municipalités. Souscription d'actions ou débentures.	Aide des municipalités. Payé.	Numéros.	Capital provenant d'autres sources. Souscrit.	Capital provenant d'autres sources. Payé.	Total du capital. Souscrit.	Total du capital. Payé.	Dette flottante. Montant.	Dette flottante. Taux de l'intérêt.	Coût total du chemin de fer et du matériel roulant.	Numéros.	Observations.
		Milles.	Milles.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	p. 100.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	p. 100.	$ c.		
1	Berlin et Bridgeport 2 50	5 52		50,000 00	13,100 00	13,100 00								1					Ontario	1									1	17,000 00	17,000 00	30,100 00	30,100 00	17,000 00		30,554 26	1	
	Berlin et Waterloo 3 02			40,000 00															"																	64,463 39		
2	Tramway de Brantford	7 00		150,000 00	150,000 00	150,000 00				125,000 00	125,000 00	125,000 00		2					"												275,000 00	275,000 00	46,429 89			2	
3	Colombie-Britannique	46 00		1,216,666 00	1,021,999 00	1,021,999 00	1,346,666 00	1,265,332 00	1,265,332 00	2,287,332 00	2,044,972 00	2,044,972 00	4½	3					Colombie-Britannique	3									3			4,332,303 00	4,332,303 00	150,058 00		*	3	*Pas de rapport.
4	Cape Breton	11 80		1,000,000 00	1,000,000 00	500,000 00	250,000 00	234,000 00	234,000 00	1,500,000 00	850,000 00	850,000 00	5	4					Nouvelle-Ecosse	4									4			2,084,000 00	1,584,000 00	500,000 00			4	"
5	Tramway de Cornwall	6 00		100,000 00	100,000 00	100,000 00	100,000 00	100,000 00	100,000 00					5					Ontario	5									5			200,000 00	200,000 00	Nil.		2,089,102 14	5	"
6	Gait, Preston et Hespeler	9 00		100,000 00	49,850 00	31,310 00								6					"	6									6			49,850 00	31,310 00	100,000 00		122,578 50	6	"
7	Bend Valley	6 00		500,000 00	500,000 00	500,000 00				*20,000 00	20,000 00	20,000 00		7					"	7									7			1,040,000 00	1,040,000 00			122,914 93	7	"
8	Radial de Guelph	5 50		100,000 00	54,100 00	47,545 53					48,000 00	48,000 00	5	8					Nouvelle-Ecosse	8									8			102,000 00	95,545 53	48,000 00	5	90,927 51	8	*Par mille.
9	Tramway de Halifax	9 90		1,500,000 00	1,250,000 00	1,250,000 00				600,000 00	600,000 00	600,000 00	5	9					Ontario	9									9			1,850,000 00	1,850,000 00	*		*	9	*Non démontré dans le rapport.
10	Hamilton et Dundas	7 25		100,000 00	100,000 00	100,000 00					100,000 00	100,000 00	5	10					"	10									10			200,000 00	200,000 00	*		*	10	" "
11	Hamilton, Grimsby et Beamsville	23 00		200,000 00	200,000 00	200,000 00				*10,000 00	85,000 00	85,000 00		11					"	11			28,000 00			28,000 00			11			313,000 00	313,000 00	10,617 06	6	29,900 00	11	*Par mille.
12	Radial de Hamilton	12 00		1,000,000 00	75,000 00	75,000 00								12					"	12									12			75,000 00	75,000 00	*		*	12	Non donné.
13	Tramway de Hamilton	22 00		265,000 00	205,000 00	205,000 00					500,000 00	500,000 00	4½	13					Québec	13									13			705,000 00	705,000 00	*		*	13	"
14	Hull	13 63		300,000 00	292,700 00	292,000 00								14					Ontario	14									14			292,700 00	292,000 00	*		719,270 95	14	"
15	Transit International	3 30		150,000 00	150,000 00	150,000 00				1,000,000 00	1,000,000 00	285,000 00	5	15					"	15									15			1,150,000 00	435,000 00	17,483 01		308,740 51	15	"
16	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	7 70		150,000 00	150,000 00	150,000 00	50,000 00	50,000 00	50,000 00	200,000 00	200,000 00	200,000 00	4	16					Québec	16									16			400,000 00	400,000 00	48,076 43	5 et 6	450,223 48	16	"
17	Comté de Levis	17 25		200,000 00	200,000 00	150,000 00	125,000 00	100,000 00	100,000 00	250,000 00	150,000 00	150,000 00	5	17					Ontario	17									17			450,000 00	250,000 00	36,274 07	6 et 7	295,647 14	17	"
18	Tramway de London	30 00		750,000 00	450,000 00	450,000 00				750,000 00	450,000 00	450,000 00	5	18					"	18									18			900,000 00	900,000 00	450,000 00	6	*	18	*Non démontré dans le rapport.
19	Métropolitain (Toronto)	28 00		500,000 00	450,000 00	450,000 00				450,000 00	450,000 00			19					"	19									19			950,000 00	450,000 00	450,000 00	6	680,905 00	19	"
20	Parc de Montréal et Ile	37 99		1,000,000 00	731,900 00	726,900 00	408,800 00	315,000 00	315,000 00	1,025,000 00	1,025,000 00		5	20					Québec	20									20			2,040,900 00	2,040,900 00	599,942 81	6	2,190,680 56	20	"
21	Tramway de Montréal	117 16		6,000,000 00	6,000,000 00	6,000,000 00					2,473,333 00	2,473,333 00	4½ et 6	21					"	21									21			8,473,333 00	8,473,333 00	705,175 67	6	8,470,238 92	21	"
22	Tramways de Montréal	14 10		5,000,000 00	750,000 00	750,000 00				*30,000 00	450,000 00	450,000 00	5	22					"	22									22			1,200,000 00	1,200,000 00	82,552 23	6	813,905 36	22	*Par mille.
23	Tramways de Nelson, C. B.	3 00		250,000 00	250,000 00	250,000 00				50,000 00	50,000 00	35,000 00	5	23					Colombie-Britannique	23									23			300,000 00	285,000 00	Nil.		96,984 70	23	
24	Parc des Chutes et de la Rivière Niagara	13 68		1,000,000 00	600,000 00	600,000 00				196,000 00	600,000 00	600,000 00		24					Ontario	24									24			1,200,000 00	1,200,000 00	Nil.		971,677 63	24	
25	Niagara, Sainte-Catherine et Toronto	18 94		1,000,000 00	925,000 00	925,000 00					594,000 00	594,000 00	5	25					"	25									25			1,519,000 00	1,519,000 00	247,652 45	6	1,544,746 83	25	*Le chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto a maintenant été vendu et change d'un chemin à vapeur en un chemin électrique. La compagnie primitive recevait de l'aide municipale sous forme de prêt au montant de $40,000 et une souscription d'actions au montant de $140,000, lesquelles sommes ne paraissent pas dans le rapport de cette année. La compagnie primitive recevait aussi $30,000 de bons du gouvernement fédéral et qui n'est pas rapporté par la présente compagnie électrique.
26	Oshawa	8 02		40,000 00	40,000 00	40,000 00					88,452 16	88,452 16		26		22,400 00		22,400 00	"	26						5,000 00		5,000 00	26			195,852 16	16,896 81		192,748 22	26	
27	Ottawa	23 85		1,000,000 00	884,800 00	884,800 00				1,000,000 00	500,000 00	500,000 00	4	27					"	27									27			1,384,800 00	1,384,800 00	101,236 00	5 et 6½	1,572,498 31	27	"
28	Tramway de Port-Arthur	7 60								110,000 00	110,000 00	110,000 00	5	28					"	28									28			110,000 00	110,000 00	Nil.		125,119 10	28	"
29	" Port-Dalhousie, Ste-Catherine et Thorold	6 82		100,000 00	77,500 00	77,500 00					60,000 00	60,000 00	5	29					"	29									29			137,500 00	137,500 00	Nil.		90,000 00	29	"
30	Cie de ch. de fer, d'échange et de force motrice de Québec (division de la citadelle)	17 22		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	500,000 00	218,600 00	212,620 00	500,000 00	500,000 00	500,000 00	5	30					Québec	30									30			1,718,620 00	1,712,620 00	112,153 48	6 et 7	1,159,361 50	30	"
31	Cie de ch. de fer, d'échange et de force motrice de Québec (division de Montmorency)	25 00		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00				1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	5	31	96,000 00			96,000 00	"	31	396,945 50			396,945 50					31			2,492,945 50	2,492,945 50	112,153 48	6 et 7	2,176,915 47	31	"
32	Sandwich, Windsor et Amherstburg	23 15		500,000 00	297,000 00	297,000 00				150,000 00	140,000 00	140,000 00	4½	32					Ontario	32									32			437,000 00	437,000 00	*		*	32	Non démontré dans le rapport.
33	Tramway de Sherbrooke	7 00		200,000 00	200,000 00	200,000 00				150,000 00	100,000 00	100,000 00		33					Québec	33									33			300,000 00	300,000 00	*		*	33	Incomplet. *Rapport de 1902.
34	Saint-Jean, N.-B.	12 00		500,000 00	500,000 00	500,000 00				700,000 00	675,000 00	675,000 00	5	34					Nouveau-Brunswick	34									34			1,175,000 00	1,175,000 00	36,024 17	6	*	34	Non démontré dans le rapport.
35	Tramway de Sarnia	1 50		100,000 00	63,450 00	11,035 00				50,000 00	50,000 00	50,000 00	5½	35					Ontario	35									35			104,050 00	71,035 00	*		87,362 64	35	"
36	Tramway de Saint-Thomas	*												36					"	36									36			*	*	*		*	36	Pas de rapport.
37	Cie de Traction du Sud-Ouest	*		1,000,000 00	185,000 00	180,000 00								37					"	37									37			185,000 00	180,000 00	*		*	37	En voie de construction.
38	Suburbain de Toronto	8 50		1,000,000 00	80,000 00	80,000 00				*20,000 00	140,000 00		5	38					"	38	80,078 00	80,078 00							38			350,078 00	160,078 00	80,078 00		167,522 49	38	*Par mille.
39	Toronto et Mimico	5 87		100,000 00	50,000 00	47,924 00				100,000 00	100,000 00		5	39					"	39									39			150,000 00	47,924 00	*		*	39	Non démontré dans le rapport.
40	Tramway de Toronto	96 74		7,000,000 00	6,000,000 00	6,000,000 00					3,473,373 33	3,473,373 33	4½ et 6	40					"	40									40			10,073,373 33	10,073,373 33	352,690 53	6	*	40	" "
41	Toronto et Scarboro'	5 07		400,000 00	36,000 00	30,563 86					40,000 00		5	41					"	41									41			76,000 00	36,563 86	5,439 68		*	41	" "
42	Parc de Wesley et Clifton	4 50		150,000 00	50,000 00	50,000 00				16,000 00	100,000 00	100,000 00	5	42					"	42									42			150,000 00	150,000 00	Nil.		*	42	" "
43	Tramway de Winnipeg	20 00		1,250,000 00						1,000,000 00				43					Manitoba	43									43			*	*	*		1,295,168 04	43	Rapport incomplet.
44	Woodstock, Vallée de la Thames et Ingersoll	11 50		300,000 00	100,000 00	100,000 00	100,000 00	100,000 00	100,000 00	20,000 00	140,000 00	92,200 00	5	44					Ontario	44	50,000 00	50,000 00			300,000 00	341,200 00	50,000 00	6	320,000 00	44	" "
45	Yarmouth	2 00		100,000 00	54,500 00	54,500 00								45					Nouvelle-Ecosse	45					54,500 00	54,500 00	8,860 56	6	58,374 27	45	" "
	Totaux	759 36	*		27,219,399 00	26,384,867 39		2,382,932 00	2,376,952 00		19,245,739 49	17,729,210 49			96,000 00	22,400 00		118,400 00			396,945 50			396,945 50	33,000 00			33,000 00		147,078 00	147,078 00	49,453,184 99	47,606,453 38					

TABLEAU SOMMAIRE des chemins de fer électriques pour les exercices terminés le 30 juin 1902 et le 30 juin 1903.

	Etat comparatif.	
	30 juin 1902.	30 juin 1903.
Milles de chemins de fer terminés (voie construite)	558	759
" voies de garage	26	32
" rails de fer, ligne-mère	5	7
" " d'acier "	553	752
" " " double voie	169	185
Capital versé (y compris les deux item suivants)	41,593,064	47,274,853
Primes payées par le gouvernement fédéral	60,800	156,800
Subventions municipales payées	173,000	173,000
Milles de chemins de fer en exploitation	557	759
Recettes brutes	6,486,438	7,233,677
Frais d'exploitation	3,802,855	4,472,858
Recettes nettes	2,683,583	2,760,819
Voyageurs transportés	137,681,402	155,662,812
Marchandises transportées (tonnes)	266,182	371,286
Milles parcourus par les voitures	35,833,841	38,028,529
Voyageurs tués	8	10
Nombre de passages à niveau, gardés—chemins publics	9	7
" " non gardés "	226	307
" de ponts au-dessus de la voie	16	16
" de chemins publics passant sous la voie	9	11
" de passages à niveau d'autres chemins de fer	89	89
" de raccordements avec " "	37	42
" " des embranchements	8	13
" de forces motrices (à vapeur) en propriété	25	28
" " " louées	2	2
" " (hydrauliques) en propriété	12	11
" " " loués	1	4
" de wagons-moteurs (automobiles) en propriété	1,900	*2,027
" " " loués	.....	6
" " (d'attelage) en propriété	289	290
" " " loués	2	.....
" de locomotives en propriété	2	1
" " louées	.....	.....
" de wagons à bagage, wagons-poste et de messag., en propriété	13	11
" " à bestiaux et wagons fermés, en propriété	6	†15
" " plates-formes, en propriété	65	70
" de wagons à outillage, en propriété	11	16
" de charrues à neige, en propriété	23	26
" de balayeuses de neige, en propriété	63	71

* 3 sont des wagons officiels. † Y compris 1 fourgon de conducteur.

NOTE EXPLICATIVE.

N° 25, le chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, a maintenant été vendu et a été changé de chemin à la vapeur qu'il était en chemin électrique. La première compagnie a reçu des subventions sous la forme d'un prêt s'élevant à $40,000, et la souscription d'actions s'élevant à $140,000, ces montants n'apparaissent pas dans le rapport de cette année. La première compagnie a aussi reçu $30,400 de boni du gouvernement fédéral, dont la compagnie électrique actuelle ne fait pas mention.

LONGUEUR DE VOIE DANS LES PROVINCES POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1903.

	Milles.
Ontario	412·01
Québec	242·65
Nouveau-Brunswick	12·00
Nouvelle-Ecosse	23·70
Manitoba	20·00
Colombie-Britannique	49·00
Total	759·36

CHEMINS DE FER ÉLECTRIQUES.

CAPITAL nominal payé, 30 juin 1903.

—	Milles construits.	Capital-actions ordinaires.	Capital-actions privilégiées.	Dettes garanties par obligations.	Aide du gouvernement fédéral.	Aide du gouvernement provincial.	Aide des municipalités.	Capital provenant d'autres sources.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario	412·01	12,745,468 39	250,000 00	7,325,905 49	60,800 00	.....	173,000 00	147,028·00	21,202,251 88
Québec	242·65	9,962,900 00	627,620 00	5,698,333 00	96,000 00	306,945 50	.....	.....	16,691,798 50
Nouveau-Brunswick	12·00	117,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.175,000 00
Nouvelle-Ecosse	23·70	190,450 00	234,000 00	1,450,000 00	.....	.....	.....	.....	3,588,500 00
Manitoba	20·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	*
Colombie-Britannique	49·00	1,271,999 00	1,265,332 00	2,079,972 00	.....	.....	.....	647,600 00	4,617,303 00
Totaux	759·36	27,059,867 39	2,376,952 00	17.054,210 49	156,800 00	306,945 50	173,000 00	147,078 00	47,274,853 38

* Rapport incomplet.

N° 2.—Tableau sommaire des différentes descriptions du

Numéro.	Nom du chemin de fer électrique.	Longueur de la ligne.		Forces motrices.				Wagons à voyageurs.			
				A vapeur.		Hydraulique.		Nombr. de wagons-moteurs.		Nomb. de wagons d'attelage.	
		Complétée.	En voie de construction.	En propriété.	Louée.	En propriété.	Louée.	En propriété.	Louée.	En propriété.	Louée.
1	Berlin et Bridgeport 2·5 Berlin et Waterloo 3·02	5·52	.....	*	.....	.....	.....	7	....	5	...
2	Tramway de Brantford	7·00	.....	1	.....	.....	.....	12	....	....	....
3	Colombie-Britannique	46·00	.....	2	.....	1	.....	55	.....	.....	....
4	Cap-Breton	11·00	.....	2	.....	.....	.....	9	.....	.....	....
5	Tramway de Cornwall	6·00	.....	1	.....	1	.....	8	....	....	....
6	Galt, Preston et Hespeler	9·00	.....	1	.....	.....	.....	8	...	3	....
7	Grande Vallée	6·00	20·00	*	.....	.....	.....	4	....	.....	....
8	Guelph	5·50	.....	1	.....	.....	.....	5	....	3	....
9	Tramway d'Halifax	9·90	.....	1	.....	.....	.....	30	.....	6	....
10	Hamilton et Dundas	7·25	.....	.....	*	.....	.....	4	...	...	....
11	Hamilton, Grimsby et Beamsville	23·00	.....	1	.....	.....	.....	9	...	.....	....
12	Radial d'Hamilton	12·00	.....	1	.....	.....	.....	12	....	1	....
13	Tramway d'Hamilton	22·00	.....	.....	*	.....	.....	81	.....	.....	....
14	Hull	13·63	.....	1	.....	.....	.....	17	....	4	....
15	Cie de transit internationale	3·30	.....	.....	.....	.....	1	5	....	3	....
16	Kingston, Portsmouth et Cataraqoui	7·70	.....	...	1	.....	.....	22	....	.....	....
17	Comté de Lévis	10·25	.....	.....	.....	.....	1	10	...	.....	....
18	Tramway de London	30·00	.....	1	.....	.....	.....	36	...	10	1
19	Métropolitain (Toronto)	28·00	.....	2	.....	.....	.....	15	....	5	....
20	Parc de Montréal et Ile	37·99	.....	.....	...	2	...	41	....	.....	...
21	Tramway de Montréal	117·46	.....	.....	.....	1	.....	719	....	.....	1
22	Terminal de Montréal	14·10	.....	1	.....	.....	.....	27	....	.....	....
23	Tramway de Nelson, C.-B.	3·00	.....	.....	*	.....	.....	2	...	.....	....
24	Parc des Chutes et Riv. Niagara	13·68	.....	1	.....	1	.....	25	....	16	....
25	Niagara, Ste-Catherine et Toronto	19·94	.....	2	.....	.....	.....	13	....	.....	....
26	Oshawa	8·02	.....	1	.....	.....	.....	2	6	1	....
27	Ottawa	23·85	.....	.....	.....	1	.....	100	....	2	....
28	Tramway de Port-Arthur	7·60	.....	1	.....	1	.....	6	....	1	....
29	Port-Dalhousie, Sainte-Catherine et Thorold	6·82	.....	.....	.....	1	.....	6	....	2	....
30	Cie de ch. de fer, écl. et force motrice de Québec (division de la citadelle)	17·22	....	.....	.....	1	.....	63	....	....	....
31	Cie de ch. de fer, écl. et force motrice de Québec (div. de Montmorency).	25·00	.....	.....	.....	.....	1	6	....	4	....
32	Sandwich, Windsor et Amherstburg.	23·15	.....	1	.....	.....	.....	25	....	4	....
33	Tramway de Sherbrooke	7·00	.....	.....	.....	1	.....	10	....	.....	....
34	Saint-Jean, N.-B.	12·00	.....	1	.....	.....	.....	25	....	.....	....
35	Sarnia	4·50	.....	.....	.....	.....	1	4	....	2	....
36	Cie de traction Sud-Ouest	.....	6·00	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....
37	Suburbain de Toronto	8·50	...	1	.....	.....	.....	6	....	.....	....
38	Toronto et Mimico	5·87	.....	.....	*1	.....	.....	11	....	.....	....
39	Tramway de Toronto	96·74	.....	1	.....	.....	.....	503	....	201	1
40	Toronto et Scarboro	5·07	.....	.....	...	.....	.....	4	...	.....	....
41	Tramway de Winnipeg	4·50	....	.....	*	.....	.....	6	....	.....	....
42	Parc Wesley et Clifton	20·00	.....	1	.....	.....	.....	60	....	16	....
43	Woodstock, Vallée de la Thames et Ingersoll	11·50	.....	1	.....	.....	.....	7	....	.....	...
44	Yarmouth	2·00	.....	1	.....	.....	.....	4	....	1	...
		759·36	26·00	28	2	11	4	2,024	6	290	3

matériel roulant pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Locomotives électriques, en propriété.	Nombre de wagons à bagages, poste et à messageries, etc., en propriété.	Nombre de wagons à bestiaux et à marchandises, en propriété.	Nombre de wagons-plates-formes, en propriété.	Nombre de fourgons à conducteurs, en propriété.	Nombre de wagons à équipe, en propriété.	Nombre de chasse-neige, en propriété.	Nombre de wagons-balais, en propriété.	Nombre.	Observations.
				1	1			1	*Pouvoir fourni par le Berlin Light Commissioners. Berlin et Bridgeport affermé au chem. de fer Berlin et Waterloo.
							1	2	
		4	2		2	2	1	3	
						1		4	
1			2			1	1	5	
		2	1				1	6	
								7	*Pouvoir loué du tramway de Brantford.
								8	
							3	9	
			1					10	*Pouvoir fourni par la Cataract Power Co.
		4	4			1		11	
			1				1	12	
							2	13	*Pouvoir fourni par la Cataract Power Co.
	1					2	1	14	
							1	15	
		1					2	16	
	1		1				1	17	
						1	1	18	
	2		5			1		19	
		1	11		2	1	2	20	
			16		3	2	20	21	
			2			2		22	
								23	*Une station auxiliaire.
	1		2					24	
		1	15			1	1	25	
	1		1		2		1	26	
	3				*1		7	27	*Wagon à sel.
					2			28	
								29	
					1	2	6	30	
								31	
	1		3		1	2		32	
						1		33	
						3	2	34	
	1							35	
								36	
							1	37	
								38	*Affermé (du rapport de 1901).
		1	2			2	13	39	
								40	
								41	*Pouvoir fourni par la Cie de chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto.
			1				2	42	
								43	
						1		43	
1	11	14	70	1	16	26	71		

N° 3.—Tableau sommaire des particularités de construction des chemins

Numéro.	Nom du chemin de fer électrique.	Longueur de la ligne. Complétée, (Rails posés).	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Rails de fer.	Longueur de la ligne. Rails d'acier.	Longueur des garages.	Poids par verge. Rails de fer.	Poids par verge. Rails d'acier.	Nombre de traverses au mille.
							liv.	liv.	
1	Berlin et Bridgeport 2·5 Berlin et Waterloo 3·02	5·52	....	2·50	3·02	.....	60	60	2640
2	Tramway de Brantford	7·00	.	...	7·00	....	...	40 et 56	2 00
3	Colombie-Britannique	46·00	.. .	....	46·00	...	..	20, 40, 56, 70, 72 et 110	2640
4	Cap-Breton	11·80	.....	....	11·80	·36	....	60	2640
5	Tramway de Cornwall	6·00	.....	....	6·00	·50	....	56	..
6	Galt, Preston et Hespeler	9·00	.. .	4·50	4·50	.....	56	56	2112
7	Grande-Vallée	6·00	20·00	....	6·00	.. ..	....	52	2400
8	Radial de Guelph	5·50	....	....	5·50	·33	....	56 et 60	3168
9	Tramway d'Halifax	9·90	... .	....	9 90	·55	....	80	....
10	Hamilton et Dundas	7·25	.....	..	7·25	. ....	....	60	2600
11	Hamilton, Grimsby et Beamsville	23·00	.....	....	23·00	.....	. .	50 et 65	2347
12	Radial d'Hamilton	12·00	...	....	12·00	·50	....	65	2640
13	Tramway d'Hamilton	22·00	.....	....	22·00	.....	....	60	2640
14	Hull	13·63	.....	..	13·63	2·00	....	56	2640
15	Cie de Transit Internationale	3·30	.. ..	....	3·30	·26	....	80	2640
16	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	7·70	...	...	7·70		...	56 et 60	2600
17	Comté de Lévis	10·25	...	....	10·25	·63	...	60	2640
18	Tramway de London	30·00	.....	....	30·00	.. .	....	56, 65 et 73	2640
19	Métropolitain (Toronto)	28·00	. ..	....	28·00	2·00	....	50	2640
20	Parc de Montréal et Ile	37·99	.. ..	....	37·99	2·13	...	56	2640
21	Tramway de Montréal	117·46	.... .	..	117·46	9·12	....	56 à 96	2640 880
22	Terminal de Montréal	14·10	... ..	....	14·10	....	....	56 et 65	2640
23	Tramway de Nelson, C.-B	3·00	.....	. .	3 00	.. ...	...	45 et 60	2600
24	Parc des Chutes et Rivière Niagara	13·68	..	....	13·68	·89	....	56	2640
25	Niagara, Sainte-Catherine et Toronto	19·94	.....	....	19·94	2·15	....	56	2640
26	Oshawa	8·02	.. ..	....	8·02	.....	....	64	2640
27	Ottawa	23·85	. ...	..	23·85	.....	....	40 à 72	657 2104 2630
28	Tramway de Port-Arthur	7·60	...	. .	7·60	·13	....	42	2640
29	Tram. de Port-Dalhousie, Ste-Catherine et Thorold	6·82	....	...	6·82	.. .	. ..	50	....
30	Ch. de fer, Cie d'éclairage et de force motrice de Québec (division de la citadelle)	17 22	.....	....	17·22	.....	....	56 et 72	2640
31	Ch. de fer, Cie d'éclairage et de force motrice de Québec (division de Montmorency)	25·00	.... .	....	25·00	4·50	...	56-70	2640
32	Sandwich, Windsor et Amherstburg	23·15	....	....	23·15	.....	....	60 et 85	1800
33	Tramway de Sherbrooke	7·00	.....	....	7·00	.....	...	60	2000
34	Saint-Jean, N.-B	12·00	. .	...	12·00	....	....	74	2464
35	Sarnia	4·50	.....	....	4·50	. ...	....	45, 56, 66	2112
36	Saint-Thomas	....	....	....	....	....	....	....	. ..
37	Cie de Traction Sud-Ouest	. .	6·00	....	....	... .	....	....	.. .
38	Suburbain de Toronto	8·50	.....	....	8·50	.....	....	56 et 7.	....
39	Toronto et Mimico	5·87	.....	....	5·87	·38	.. .	56	...
40	Tramway de Toronto	96·74	.....	....	96·74	5·75	....	.....	....
41	Toronto et Scarboro	5·07	. ...	....	5·07	·09	....	56	....
42	Parc Wesley et Clifton	4·50	.....	....	4·50	... .	....	60	2600
43	Tramway de Winnipeg	20·00	.	....	20·00	....	....	56 et 70	2000
44	Woodstock, Vallée de la Thames et Ingersoll	11·50	.....	....	11·50	.....	...	56 et 65	2112
45	Yarmouth	2·00	.....	...	2·00	.....	....	45	2112
		759·36	26·00	7·00	752·36	32·17	....	....	....

de fer électriques pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Attaches des rails.	Nombre de passages à niveau		Nomb. de ponts sur la voie	Haut'r des ponts au-dessus du niveau des rails.	Ch. pub. au-dess. des trav.	Passages à niv. d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres ch. de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.	Observations.
	Gardés.	Non gardés.											
Eclisses	..	....	..	....	..	....	...	....	*40	....	.....	1	Des rapports de 1901.
"	....	6	..	....	..	1	1	....	30	253	4·8½	2	
Eclisses et cornières	...	.. .	..	....	1	5	1	....	27	630	4 8½	3	Voie double 7·50 milles.
Non donné	...	....	..	.. .	..	3	....	....	58	348	4·71	3	
Eclisses et boulons	....	. .	..	....	..	..	....	....	50	100	4·8½	5	
Traverses droites	....	3	..	....	..	1	1	....	72	264	4·8½	6	
Joints Atlas	....	6	..	....	..	....	..	...	75	....	4·8½	7	
Eclisses	....	3	..	....	..	1	1	.. .	64	396	4·8½	8	
	....	....	..	....	..	....	....	...	30	581	4·8½	9	Voie double 1·58 mille.
Cornières	. .	.. .	1	14·½	..	2	2	....	38	158	4·8½	10	
Eclisses et cornières	....	35	..	.. .	..	2	1	....	127	211	4·8½	11	
Cornières	2	2	2	16	..	5	2	....	105	158	4·8½	12	
Eclisses	....	....	..	....	..	4	1	...	40	370	4·8½	13	Voie double, 10·40 milles.
"	...	7	..	....	..	4	2	3	193	264	4·8½	14	Voie double, 6·85 milles.
Non donné	....	....	..	....	..	2	1	....	....	20	4·8½	15	
Eclisses angulaires	....	55	..	..	..	1	1	3	35	1000	4·8½	16	
Cornières à six boulons	....	...	..	....	..	1	....	...	46	686	4·8½	17	3 milles seulement sont exploités. Le reste en voie de construction.
Cornières	...	....	..	....	..	4	...	....	35	....	4·8½	18	Voie double, 11·68 milles.
"	. .	40	1	22·1	..	....	....	....	38	455	4·8½	19	
Eclisses et cornières	...	...	..	....	1	5	4	...	50	264	4·8½	20	Voie double, 12·75 milles.
Eclisses } Traverses d'acier }	...	....	4	29·6	1	15	6	...	40	633	3·8½	21	Voie double, 45·78 milles.
Joints angulaires	...	11	..	....	..	5	1	6	88	26	4·8½	22	
Eclisses	....	....	..	....	..	....	...	...	60	686	4 8½	23	
Cornières types	1	16	2	14 et 22	....	2	1	115	300	4·8½	24	Voie double, 11·43 milles.	
Rails à joints continus	....	35	3	22	6	2	2	. .	50	182	4·8½	25	
Cornières	....	28	..	....	..	1	1	.. .	80	211	4·8½	26	
Eclisses et cornières	...	....	1	17	..	5	2	....	35	422	4 8½	27	Voie double, 18·28 milles.
Eclisses	....	..	..	.	..	1	. .	...	30	2	4·8½	28	
Rails à joints continus	....	25	2	25	..	1	2	....	50	180	4·8½	29	
Eclisses unies et angul	2	....	..	....	..	2	...	..	35	75	4·8½	30	
Eclisses unies et angul	...	10	..	...	..	1	2	....	1433	42	4·8¼	31	Voie double, 6 milles.
Eclisses	...	....	..	....	..	1	...	...	45	10	4·8½	32	Voie double, 0·50 mille.
"	...	...	..	...	..	2	....	....	60	739	4·8½	33	
Gr. cornières et boulons	....	. .	..	....	..	1	....	...	40	475	4·8½	34	
Eclisses	. .	1	..	...	..	....	....	....	....	....	4·8½	35	
	..	..	..	..	..	....	....	....	....	....	.....	36	Aucun rapport reçu.
	....	....	..	...	..	....	....	....	....	...	....	37	
	.	....	..	...	.	2	1	....	35	412	4·10½	37	
	....	....	..	....	..	..	....	....	65	264	4·10⅞	39	
	. .	..	..	....	..	2	2	....	40	264	4·10⅞	40	Voie double, 46·87 milles.
	....	....	..	..	..	....	1	....	65	211	4·10⅞	41	
Rails à joints continus	1	19	..	....	..	1	2	. .	50	150	4·8½	42	
Cornières	....	.	..	....	..	5	....	.. .	35	1	4·8½	43	Voie double, 5·00 milles.
Eclisses	....	...	..	...	..	...	....	...	50	290	4·8½	44	
Cornières et éclisses	1	5	.	....	..	....	....	...	....	...	4·8½	45	
	7	307	16	....	11	89	42	13	....	..	.		Voie double, 184·68 milles.

N° 4.—Tableau sommaire des opérations de l'année et du

Numéro.	Nom du chemin de fer électrique.	Longueur.	Milles parcourus par les trains.			Milles parcourus par les locomotives.
			Wagons à voyageurs.	Wagons de marchandise	Total de milles parcourus.	
	Berlin et Bridgeport 2·50	5·52	94,180	.....	94,810	.. ...
1	Berlin et Waterloo 3·02					
2	Tramway de Brantford	7·00	66,456	.... ..	66,456	....
3	Colombie-Britannique	46·00	1,659,163	45,639	1,704,802	....
4	Cap-Breton	11.80	115,597	....	115,597	.....
5	Tramway de Cornwall	6·00	181,414	11,683	193,097	. .....
6	Galt, Preston et Hespeler	9·00	72,310	12,350	84,660	....
7	Grande Vallée	6·00	13,200	.....	13,200	.....
8	Guelph	5·50	196,200	550	196,750	....
9	Tramway d'Halifax	9·90	687,819	.....	687,819	... .
10	Hamilton et Dundas	7·25	71,638	.....	71,638	....
11	Hamilton, Grimsby et Beamsville	23·00	248,746	.....	248,746	.....
12	Hamilton Radial	12·00	199,534	.....	199,534	.....
13	Tramway de Hamilton	22·00	1,190,180	.....	1,190,180	.....
14	Hull	13·63	388,654	15,163	403,817	15,163
15	Transit International	3·30	12,200	.... ..	12,200	....
16	Kingston, Portsmouth et Cataraqoui	7·70	96,011	.....	96,011	.. ...
17	Comté de Lévis	10·25	68,335	.....	68,335	.....
18	Tramway de London	30·00	1,252,162	.....	1,252,162	....
19	Métropolitain (Toronto)	28·00	250,000	40,000	290,000	.....
20	Parc de Montréal et Ile	37·99	720,015	8,808	728,823	.. ..
21	Tramway de Montréal	117·46	11,232,924	.....	11,232,924	....
22	Terminal de Montréal	14·10	215,764	.....	215,764	20,124
23	Tramway de Nelson, C.-B.	3·00	27,905	.....	27,905	....
24	Parc des Chutes et Rivière Niagara	13·68	308,449	7,640	316,089	....
25	Niagara, Sainte-Catherine et Toronto	19.94	210,462	288,000	498,462	.. ..
26	Ottawa	23·85	2,290,065	.... ..	2,290,065	....
27	Oshawa	8·02	40,299	21,323	61,622	.....
28	Tramway de Port-Arthur	7·60	108,030	.... ..	108,030	....
29	Port-Dalhousie, Sainte-Catherine et Thorold	6·82	94,298	....	94,298	....
30	Cie d'éclairage et de force motrice de Québec (division de la citadelle)	17 22	1,179,031	....	1,179,031	.....
31	Cie d'éclairage et de force motrice de Québec (division de Montmorency)	25·00	176,977	....	176,977	.....
32	Sandwich, Windsor et Amherstburg	23·15	447,468	.....	447,468	.....
33	Tramway de Sherbrooke	7 00	....	.....	... ...	....
34	Saint-Jean, N.-B	12·00	521,824	.....	521,824	....
35	Tramway de Sarnia	4·50	82,632	.. ..	82,632	.....
36	Tramway de Saint-Thomas	.....	.....	.....	.....	....
37	Suburbain de Toronto	8·50	157,438	.....	157,438	....
38	Toronto et Mimico	5·87	167,269	....	167,269	.. ....
39	Tramway de Toronto	96·74	11,040,257	... .	11,040,257	.. ....
40	Toronto et Scarboro'	5·07	172,428	.....	172,428	....
41	Parc Wesley et Clifton	4·50	139,020	..... .	139,020	....
42	Tramway de Winnipeg	20·00	1,196,503	.....	1,196,503	.....
43	Woodstock, Vallée de la Thames et Ingersoll	11·50	111,456	.... ..	111,456	.....
44	Yarmouth	2·00	73,060	.....	73,060	....
		759·36	37,577,373	451,156	38,028,529	51,165

nombre de milles parcourus pour l'exercice expiré le 30 juin 1903.

Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonnes de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées.	Moyenne de vitesse des wagons à voyageurs. Milles à l'heure.	Moyenne de vitesse des wagons de marchandises. Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
548,000	.....	7	.....	1	Affermé au Berlin et Waterloo.
318,430	.....	10	.....	2	
7,364,289	6,158	8	8	3	
626,492	.....	5	.....	4	
290,436	25,236	12	5	5	
289,292	31,058	10	6	6	
17,000	.....	15	.....	7	
380,123	.....	.....	.....	8	
3,204,504	.....	6	.....	9	
290,904	1,230	14	.....	10	
345,639	6,380	15	15	11	
581,583	2,400	25	.....	12	
4,353,637	.....	12	.....	13	
705,476	54,452	23	.....	14	
.....	.....	7	.....	15	Rapport incomplet Nombre de passagers non donné.
708,824	.....	9	5	16	
197,700	.....	8	.....	17	
4,059,424	.....	8	.....	18	
521,083	800	20	15	19	
1,515,451	11,438	15	10	20	
53,077,467	.....	8	.....	21	
431,953	35,316	20	12	22	
69,893	.....	10	.....	23	
346,560	38,200	9	7	24	
602,035	92,248	25	15	25	
7,649,850	.....	8	.....	26	
133,853	66,370	.....	.....	27	
509,195	.....	15	.....	28	
252,079	.....	8	.....	29	
4,424,127	.....	8	.....	30	
666,460	.....	21	.....	31	
1,720.377	.....	.....	.....	32	
550,000	.....	15	.....	33	Registres ne montrent pas le nombre de milles parcourus.
2,341,167	.....	7	.....	34	
465,175	.....	8	.....	35	
.....	.....	.....	.....	36	Pas de rapport reçu.
416,854	.....	9	.....	37	
498,507	.....	.....	.....	38	
48,619,704	.....	.....	.....	39	
425,194	.....	.....	.....	40	
349,672	.....	8	.....	41	
5,341,542	.....	10	.....	42	
272,214	.....	15	.....	43	
180,647	.....	9	.....	44	
155,662,812	371,286				

N° 5.—TABLEAU sommaire du transport des marchandises

Numéro.	Nom du chemin de fer électrique.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bestiaux.	
			Barils.	Tonn'x.	Boiss.	Tonn'x.	Nombre	Tonn'x.
	Berlin et Bridgeport ..... 2·50							
1	Berlin et Waterloo ..... 3·02	5·52						
2	Tramway de Brantford	7·00						
3	Colombie-Britannique	46·00						
4	Cap-Breton	11·80						
5	Tramway de Cornwall	6·00			36 000	1,080		
6	Galt, Preston et Hespeler	9·00	24,600	2,460	119,880	3,596	179	80
7	Grande-Vallée	6·00						
8	Guelph	5·50						
9	Tramway d'Halifax	9·90						
10	Hamilton et Dundas	7·25						
11	Hamilton, Grimsby et Beamsville	23·09						
12	Radial d'Hamilton	12·00						
13	Tramway d'Hamilton	22·00						
14	Hull	13·63	13,983	1,442	8,338	258	1,075	35
15	Transit International	3·30						
16	Kingston, Portsmouth et Cataraqoui	7·70						
17	Comté de Lévis	10·25						
18	Tramway de London	30·00						
19	Métropolitain (Toronto)	28·00						
20	Parc de Montréal et Ile	37 99						
21	Tramway de Montréal	117·46						
22	Terminal de Montréal	14 10	8,670	867		655	60	50
23	Tramway de Nelson, C.-B.	3·00						
24	Parc des Chutes et Rivière-Niagara	13·68						
25	Niagara, Sainte-Catherine et Toronto	19·94	22,450	2,245	45,971	783	20	10
26	Ottawa	23·85						
27	Oshawa	8·02	3,590	359	97,491	2,681	25	10
28	Tramway de Port-Arthur	7·60						
29	Port-Dalhousie, Sainte-Catherine et Tramway de Thorold	6·82						
30	Cie d'éclairage et de force motrice de Québec (division de la Citadelle)	17·22						
31	Cie d'éclairage et de force motrice de Québec (division de Montmorency	25·00						
32	Sandwich, Windsor et Amherstburg	23.15						
33	Tramway de Sherbrooke	7·00						
34	Saint-Jean, N.-B	12·00						
35	Tramway de Sarnia	4·50						
36	Tramway de Saint-Thomas							
37	Suburbain de Toronto	8·50						
38	Toronto et Mimico	5·87						
39	Tramway de Toronto	96·74						
40	Toronto et Scarboro	5·07						
41	Parc Wesley et Clifton	4·50						
42	Tramway de Winnipeg	20·00						
43	Woodssock, Vallée de la Thames et Ingersoll	11·50						
44	Yarmouth	2·00						
		759·36	73,293	7,373	307,680	9,053	1,359	503

pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles fabriqués.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
Pieds.	Tonn'x.	Cordes.	Tonn'x.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	
.....	.....	.....	.....	6,158	.....	6,158	3	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	
.....	3,408	960	1,920	6,240	12,588	25,236	5	
442,980	1,019	224	392	8,404	15,107	31,058	6	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	
.....	.....	.....	.....	.....	1,230	1,230	10	
.....	.....	.....	.....	.....	6,380	6,380	11	
.....	.....	.....	.....	.....	2,400	2,400	12	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	
27,627,511	38,941	375	537	155	12,766	54,452	14	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	Rapport incomplet. Pas de description des marchandises transportées.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	
.....	.....	.....	.....	.....	800	800	19	
.....	.....	.....	.....	.....	11,438	11,438	20	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	
.....	899	.....	.....	14,060	18,785	35,316	22	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23	
.....	.....	.....	.....	.....	*38,200	38,200	24	*Pierre et matériaux de construction.
159,850	4,060	562	1,075	14,555	69,520	92,248	25	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	
5,367,619	5,580	1,633	2,449	13,623	41,668	66,370	27	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	Pas de rapport reçu.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	44	
33,597,960	53,907	3,754	6,373	63,195	230,882	371,286		

N° 6.—TABLEAU SOMMAIRE des recettes pour

Numéro.	Nom du chemin de fer électrique.	Longueur de la voie.	Convois de voyageurs.	Convois de marchandises	Malles-poste et trains de marchandises.
			$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin et Bridgeport ..... 2·50 Berlin et Waterloo ..... 3·02	5·52	23,210 16	.....	608 92
2	Tramway de Brantford	7·00	11,355 13	.....	.....
3	Colombie-Britannique	46·00	373,099 01	18,471 62	480 00
4	Cap-Breton	11·80	24,409 15	.....	.....
5	Tramway de Cornwall	6·00	13,204 13	5,961 03	250 00
6	Galt, Preston et Hespeler	9·00	18,049 11	11,225 18	.....
7	Grande-Vallée	6·00	3,399 60	6 40	.....
8	Guelph	5·50	16,104 55	954 19	.....
9	Tramway d'Halifax	9·90	143,746 31	.....	.....
10	Hamilton et Dundas	7·25	24,718 68	1,652 38	75 33
11	Hamilton, Grimsbsy et Beamsville	23·00	44,612 98	11,266 68	5,180 13
12	Radial d'Hamilton	12·00	43,648 22	3,069 50	.....
13	Tramway d'Hamilton	22·00	180,578 73	.....	.....
14	Hull	13·63	47,265 90	7,789 99	600 00
15	Transit International	3·30	24,319 97	1,541 53	.....
16	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	7·70	27,686 15	625 09	.....
17	Comté de Lévis	10·25	9,688 10	.....	.....
18	Tramway de London	30·00	155,694 60	.....	640 00
19	Métropolitain (Toronto)	28·00	66,056 97	6,176 85	2,000 00
20	Parc de Montréal et Ile	37·99	136,367 85	2,350 77	.....
21	Tramway de Montréal	117·46	2,125,480 32	.....	.....
22	Terminal de Montréal	14·10	43,888 63	9,273 90	500 00
23	Tramway de Nelson, C.-B	3·00	4,334 60	.....	.....
24	Parc des Chutes et Rivière Niagara	13·68	75,425 35	8,790 50	.....
25	Niagara, Sainte-Catherine et Toronto	19·94	63,321 00	31,392 22	659 93
26	Ottawa	23·85	328,100 22	.....	4,000 00
27	Oshawa	8·02	7,783 12	40,337 65	2,183 89
28	Tramway de Port-Arthur	7·60	23,817 63	.....	.....
29	Tramway de Port-Dalhousie, Sainte-Catherine et Thorold	6·82	18,799 55	.....	.....
30	Cie d'éclairage et de force motrice de Québec (division de la Citadelle)	17·22	186,905 69	.....	750 00
31	Cie d'éclairage et de force motrice de Québec (division de Montmorency)	25·00	82,371 39	.....	562 53
32	Sandwich, Windsor et Amherstburg	23·15	71,205 29	.....	513 05
33	Tramway de Sherbrooke	7·00	25,000 00	.....	.....
34	Saint-Jean, N.-B	12·00	102,154 35	.....	.....
35	Tramway de Sarnia	4·56	18,693 30	3,303 03	688 00
36	Tramway de Saint-Thomas	.....	.....	.....	.....
37	Suburbain de Toronto	8·50	17,248 22	.....	.....
38	Toronto et Mimico	5·87	26,478 06	.....	.....
39	Tramway de Toronto	96·74	1,987,258 94	.....	.....
40	Toronto et Scarboro	5·07	17,007 21	.....	.....
41	Parc de Wesley et Clifton	4·50	18,967 31	.....	.....
42	Tramway de Winnipeg	20·00	230,341 56	.....	.....
43	Woodstock, Vallée de la Thames et Ingersoll	11·50	19,381 65	.....	584 28
44	Yarmouth	2·00	7,225 86	.....	.....
		759·36	6,888,409 55	164,188 51	20,276 06

l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Autres sources.	Recettes brutes.	Recettes nettes.	Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	p. c.	Cts.		
329 45	24,148 53	4,921 28	126	25·60	1	
3,011 96	14,367 09	1,733 07	113	22·02	2	
1,250 00	393,300 63	120,808 24	140	15·98	3	
6,740 80	31,149 95	5,463 18	121	22·00	4	
750 22	20,165 38	301 97	99	104·00	5	
828 35	30,102 64	3,713 66	122	35·50	6	
.....	3,406 00	— 2,201 06	237	2·60	7	
.....	17,058 74	173 82	10	8·58	8	
578 05	144,324 36	41,781 91	104	20·98	9	
6,661 89	33,108 28	14,825 53	13	46·21	10	
1,471 85	62,531 64	31,363 02	200	255·00	11	
1,461 26	48,178 98	24,387 85	20	24·14	12	
3,059 09	183,637 82	65,676 94	15	15·43	13	
18,293 48	73,949 37	14,869 88	125	18·30	14	
.....	25,861 50	1,921 59	108	212·00	15	
9,010 35	37,321 59	9,071 95	132	38·77	16	Du 6 déc. au 30 juin, sur 3 milles.
.....	9,688 10	174 27	98	14·20	17	
8,874 65	165,209 25	63,892 43	163	13·11	18	
569 27	74,803 09	29,428 70	165	26·00	19	
1,622 90	140,311 52	7,515 11	106	18·94	20	
37,489 35	2,162,969 67	881,034 07	169	19·25	21	
2,900 86	56,563 39	29,804 26	211	23·96	22	
.....	4,334 60	— 13,565 37	30	15·60	23	
17,132 25	161,348 10	47,507 03	188	32·00	24	
1,313 53	96,686 68	25,917 32	136	19·00	25	
.....	332,100 22	139,822 28	107	14·50	26	
1,619 57	51,924 23	16,655 67	145	84·20	27	
230 71	24,048 34	7,554 95	145	22·30	28	
.....	18,799 55	7,836 70	172	19 00	29	
.....	187,655 69	58,133 93	144	159·00	30	
864 86	83,798 78	33,514 04	167	47·73	31	
11,975 65	83,693 99	31,237 57	159	187·00	32	
.....	25,000 00	9,325 00	.....	.....	33	Relevé incomplet.
.....	102,154 35	36,160 34	155	95·80	34	
3,750 47	26,439 82	6,827 83	135	32·00	35	
.....	.....	.....	....	.....	36	On n'a pas reçu de relevés.
.....	17,248 22	558 56	103	109·00	37	
.....	26,478 06	10,201 16	162	158·00	38	
12,808 40	2,000,943 60	868,090 57	175	181·00	39	
.....	17,007 21	5,036 05	142	98·00	40	
.....	18,967 31	8,772 25	186	13·00	41	
1,170 39	231,511 95	108,210 15	187	194·00	42	
2,330 25	22,296 18	6,440 09	140	20 00	43	
2,703 35	9,929 21	— 3,474 73	75	15·50	44	
160,803 23	7,233,677 35	2,760,819 12	.....	.....	....	

N° 7.—TABLEAU SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer electrique.	Longueur de la voie.	Entretien de la voie, des bâtiments, etc.	Service et réparations des machines.	Service et reparations des wagons.
			$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin et Bridgeport 2·50 Berlin et Waterloo 3·02	5·52	1,084 56	.....	1,763 54
2	Tramway de Brantford	7·00	.....	4,742 10	.....
3	Colombie-Britannique	46·00	23,091 39	.....	32,029 92
4	Cap-Breton	11·80	1,407 02	5,737 39	3,915 90
5	Tramway de Cornwall	6·00	1,894 75	2,936 08	3,866 86
6	Galt, Preston et Hespeler	9·00	4,777 25	11,639 15	.....
7	Grande-Vallée	6 00	.....	766 00	.....
8	Guelph	5 50	3,706 51	4,041 66	8,852 22
9	Tramway de Halifax	9·90	8,193 46	45,251 31	4,000 86
10	Hamilton et Dundas	7·25	6,991 68	2,134 20	1,201 68
11	Hamilton, Grimsby et Beamsville	23·00	6,815 77	7,462 00	3,660 60
12	Radial d'Hamilton	12·00	1,935 09	8,005 82	1,745 77
13	Tramway d'Hamilton	22·00	9,601 64	31,946 01	9,059 17
14	Hull	13·6	11,997 83	5,171 19	5,903 51
15	Cie de transit International	3·30	280 14	.....	123 96
16	Kingston, Portsmouth et Cataraqui	7·70	744 17	5,703 82	1,750 00
17	Comté de Lévis	10·25	2,048 55	2,693 91	394 70
18	Tramway de London	30 00	5,050 98	23,763 02	4,805 28
19	Métropolitain (Toronto)	28·00	8,126 92	.....	34,279 74
20	Parc de Montréal et Ile	37·99	22,293 65	36,483 85	23,453 63
21	Tramway de Montréal	117·46	167,481 91	217,902 09	180,510 83
22	Terminal de Montréal	14·10	1,069 63	8,362 42	1,158 07
23	Tramway de Nelson, C.-B.	3·00	229 22	4.177 84	1,893 90
24	Parc des Chutes et Rivière Niagara	13·68	7,870 64	6,285 76	3,128 49
25	Niagara, Sainte-Catherine et Toronto	19·94	7,985 83	5,751 18	3,148 52
26	Ottawa	23·85	28,771 79	7,350 18	28,133 30
27	Oshawa	8·02	8,476 38	8,033 90	2,154 20
28	Tramway de Port-Arthur	7·60	4,070 06	2,398 23	3,206 78
29	Tramway de Port-Dalhousie, Sainte-Catherine et Thorold	6·82	1,554 45	681 02	338 36
30	Tramway de Québec, Cie d'éclairage et de force motrice, (division de la Citadelle)	17·22	21,316 29	9,296 31	.....
31	Tramway de Québec, Cie d'éclairage et de force motrice (division de Montmorency)	25·00	13,652 06	5,260 16	4,188 18
32	Sandwich, Windsor et Amherstburg	23·15	4,590 80	20,458 34	2,281 24
33	Tramway de Sherbrooke	7·00	12,125 00	.....	850 00
34	Saint-Jean, N.-B	12·00	7,510 49	5,740 54	42,108 54
35	Tramway de Sarnia	4·50	771 45	.....	393 81
36	Tramway de Saint-Thomas	.....	.....	.....	.....
37	Suburbain de Toronto	8·50	1,545 26	3,713 44	2,217 92
38	Toronto et Mimico	5·87	4,310 23	2,069 95	1,030 06
39	Tramway de Toronto	96·74	57,773 50	221,719 50	170,654 99
40	Toronto et Scarboro	5·07	324 81	2,128 69	286 59
41	Parc Wesley et Clifton	4·50	1,691 57	542 21	289 43
42	Tramway de Winnipeg	20·00	7,605 96	33,326 71	15,905 37
43	Woodstock, Vallée de la Thames et Ingersoll	11·50	655 07	5,310 40	852 87
44	Yarmouth	2·00	803 00	8 215 03	1,013 50
		759·36	481,236 77	777,201 51	606,602 26

pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.			
16,379 15	19,227 25	20 40	1	Affermé à Berlin et Waterloo.
7,891 92	12,634 02	19·00	2	
217,461 08	272,492 39	15·98	3	
14,626 46	25,686 77	22·00	4	
11,769 66	20,467 35	10·60	5	
9,972 58	26,338 98	31·1	6	
4,841 06	5,607 06	42·00	7	
284 53	16,884 92	8·58	8	
45,096 82	102,542 45	14·76	9	
8,855 19	18,282 75	25·52	10	
13,230 25	31,168 62	16·5	11	
12,104 45	23,791 13	11·92	12	
67,354 06	117,960 88	9·73	13	
36,006 96	59,079 49	14·63	14	
23,535 81	23,939 91	19·60	15	
20,051 65	28,249 64	29·42	16	
4,376 67	9,513 83	13·9	17	
67,697 57	101,316 82	8·09	18	
2,967 73	45,374 39	18·00	19	
59,595 18	132,826 41	18·45	20	
716,040 77	1,281,935 60	11·41	21	
16,169 01	26,759 13	11·34	22	
11,599 01	17,899 97	64·00	23	
36,556 18	53,841 07	17·00	24	
53,883 83	70,799 36	14·00	25	
128,022 67	192,277 94	8·40	26	
16,604 08	35,268 56	57·00	27	
6,818 32	16,493 39	15·2	28	
8,339 01	10,962 85	11 0	29	
98,909 16	129,521 76	10·31	30	
27,184 34	50,284 74	28·41	31	
25,126 04	52,456 42	11·72	32	
2,700 00	15,675 00	22·39	33	
10,634 44	65,994 01	12·64	34	
18,446 73	19,611 99	21·31	35	
.....	.....	.....	36	Pas de rapport reçu.
9,213 04	16,689 66	10·60	37	
8,866 66	16,276 90	9·70	38	
681,828 78	1,131,976 77	10·20	39	
9,231 07	11,971 16	6·90	40	
7,671 85	10,195 06	7·00	41	
66,463 76	123,301 80	10·33	42	
9,037 75	15,856 09	11·48	43	
3,372 41	13,403 94	18·50	44	
2,697,817 69	4,472,858 23			

N° 8.—Sommaire des accidents pour

Numéro.	Nom du chemin de fer électrique.	Longueur de la voie.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons.		Sautant à bord ou en bas des wagons.		A l'ouvrage ou sur la voie, formation des trains.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Berlin et Waterloo Berlin et Bridgeport	5 52	Autres						
2	Colombie-Britannique	46·00	Voyageurs Employés Autres	 1 	1 2 	 	12 	 	 1
3	Cap-Breton	11·80	Voyageurs		3		2		
4	Tramway d'Halifax	9·90	Voyageurs		1		3		
5	Hamilton et Dundas	7·25	Voyageurs						
6	Hamilton, Grimsby et Beamsville	23·00	Employés						
7	Radial d'Hamilton	12·00	Voyageurs		1				
8	Tramway d'Hamilton	22·00	Voyageurs		26		1		
9	Hull	13·63	Autres						
10	Transit International	3·30	Autres						
11	Tramway de London	30·00	Voyageurs Employés		20 		42 		
12	Comté de Lévis	10·25	Autres				2		
13	Métropolitain	28·00	Autres						
14	Parc de Montréal et Ile	37·99	Voyageurs Autres		1 		3 		
15	Tramway de Montréal	117·46	Voyageurs Employés Autres	 1 	 2 	1 	186 		
16	Parc des Chutes et Rivière Niagara	13·68	Voyageurs Employés Autres				1 		
17	Niagara, Ste-Catherine et Toronto	19·94	Autres						
18	Ottawa	23·85	Voyageurs Employés Autres		1 		12 		
19	Oshawa	8·02	Employés						
20	Cie d'éclairage et de force motrice de Québec (division de la Citadelle)	17·22	Autres						
21	Cie d'éclairage et de force motrice de Québec (division de Montmorency)	25·00	Voyageurs			1			
22	Sandwich, Windsor et Amherstburg	23·15	Employés		3				
23	Saint-Jean, N.-B.	12·00	Voyageurs Autres				4 		
24	Tramway de Toronto	96·74	Voyageurs Employés Autres		17 11 	1	62 		 2
25	Toronto et Mimico	5 87	Voyageurs		1				
26	Woodstock, Vallée de la Thames et Ingersoll	11·50	Voyageurs						
				2	89	5	320		3

l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions ou déraillements.		Frappé par la locomotive ou les wagons aux traverses de grandes routes.		Passant ou étant sur la voie.		Autres causes.		Totaux.		Numéro.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
						1						1		1
											1	1	14	2
				1	2							2	5	
					1		6		3	1	4	1	14	
													5	3
									1	1		1	5	4
							2						2	5
				1	3							1	3	6
							1						2	7
					1	2	15				3	2	46	8
								1				1		9
									1				1	10
	1				5	1	24		15		11	1	118	11
									1		3		4	
									1				3	12
											4		4	13
				1								1	4	14
							1						1	
					11							1	197	15
					10	1						2	12	
						7	110					7	110	
											1		2	16
			1								3		4	
									1				1	
					1			1				1	1	17
													13	18
										1	4	1	4	
								1	10		2	1	12	
					1								1	19
												1		20
									2			1	2	21
													3	22
													4	23
									20				20	
	2				17						1	1	89	24
			5		8					1		1	26	
					24			9	21			9	45	
												1		25
											1		1	26
	3		6	3	84	12	159	13	76	4	38	39	778	

N° 9—Total des accidents fatals sur les chemins de fer électriques pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

—	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres tués.	Total des tués.
Tombé des wagons ou locomotives	.....	2	.....	2
Sautant à bord ou en bas des wagons	5	.....	.....	5
En travaillant aux wagons	.....	.....	.....	.....
Sortant le bras ou la tête par les fenêtres	.....	.....	.....	.....
Attelant des wagons	.....	.....	.....	.....
Collisions ou déraillements	1	2	.....	3
Frappé par la locomotive ou les wagons aux traverses de grandes routes	3	1	8	12
Passant ou étant sur la voie	.....	.....	13	13
Explosions	.....	.....	.....	.....
Frappant sur des ponts	.....	.....	.....	.....
Autres causes	1	2	1	4
Total des tués	10	7	22	39

INDEX

	Partie	Page.
A		
ACCIDENTS :—		
Chemins de fer à vapeur	VI	8
" électriques	VI	114, 116
Compagnies de houille et de fer	VI	74
B		
BOUÉES dans le fleuve Saint-Laurent	I	47, 147
BOYD, M. J. *Voir* " Canal du Saut-Sainte-Marie "	I	170
BURPEE, M. T. C., ingénieur de l'entretien, embranchement de Windsor	I	117
" " " chemin de fer Intercolonial	I	87
C		
CANAL DE LA BAIE-VERTE :—Dépenses pour levées hydrographiques	II	6
CANAL DE BEAUHARNOIS :—		
Description de la route	I	17
Dépenses	II	8
Esquisse indiquant les dimensions du canal	I	38
Exploitation et entretien	I	54
Rapport de l'ingénieur-surintendant	I	152
Profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse	I	166
CANAL DE CARILLON :—		
Description du canal	I	12
Dépenses	II	17
Esquisse indiquant les dimensions de l'écluse	I	53
Exploitation et entretien	I	38
Rapport de l'ingénieur-surintendant	I	154
Profondeur de l'eau sur les buscs	I	158
CANAL CHAMBLY :—		
Amendes perçues	I	160
Description de la route	I	15
Dépenses	II	21
Esquisse indiquant les dimensions de l'écluse	I	38
Exploitation et entretien	I	52, 152
Rapport de l'ingénieur-surintendant	I	152
Profondeur de l'eau sur les buscs	I	167
CANAL DE CORNWALL :—		
Construction et agrandissement	I	43, 139
Description des travaux	I	8
Dépenses	II	12
Exploitation et entretien	I	51
Amendes et dommages-intérêts	I	179
Rapport de l'ingénieur-surintendant	I	139
Rapport du surintendant de l'exploitation	I	176
Profondeur de l'eau sur les buscs	I	180
CANAL DE LA CULBUTE :—Dépenses	II	18
Dommages	I	55
CANAL DES GALOPS :—		
Construction	I	44, 143
Description de la route	I	9
Agrandissement	I	143
Améliorations	I	146
Entretien	I	151
Chenal du nord, améliorations	I	146
Nouveaux travaux	I	44
Rapport de l'ingénieur-surintendant	I	143
CANAL DE GRENVILLE :—		
Description des travaux	I	12
Agrandissement	I	46
Dépenses	II	17
Esquisse indiquant les dimensions de l'écluse	I	38
Exploitation et entretien	I	53
Rapport de l'ingénieur-surintendant	I	154
Profondeur de l'eau sur les buscs	I	159

—	Partie	Page.
C		
CANAL DE LACHINE :—		
Construction	I	42
Description de la route	I	7
Dépenses	II	7
Agrandissement	I	42
Exploitation et entretien	I	50
Rapport de l'ingénieur-surintendant	I	149
Profondeur de l'eau sur les buscs	I	156
CANAL MURRAY :—		
Amendes et dommages	I	179
Description des travaux	I	9
Dépenses	II	22
Exploitation et entretien	I	54
Rapport de l'ingénieur-surintendant	I	178
Profondeur de l'eau sur les buscs	I	180
CANAL DE PERTH, navigation sur le canal Rideau	I	13
CANAL DE LA POINTE-FARRAN :—		
Construction et agrandissement	I	43
Description du canal	I	9
Entretien	I	141
Rapport de l'ingénieur-surintendant	I	141
CANAL DU RAPIDE-PLAT :—		
Description de la route	I	9
Agrandissement et construction	I	142
Rapport de l'ingénieur-surintendant	I	142
CANAL RIDEAU :—		
Dépenses	II	19
Description de la route	I	13
Exploitation et entretien	I	54
Esquisse indiquant section d'écluse	I	38
Embranchement de Perth	I	13
Rapport de l'ingénieur-surintendant	I	182
Profondeur de l'eau sur les buscs	I	187
CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE :—		
Construction et exploitation	I	40
Description des travaux	I	11
Dépenses	II	25
Rapport du surintendant	I	170
Entretien et service	I	52
Améliorations, Rapport de l'ingénieur dirigeant	I	174
Esquisse indiquant section d'écluse	I	38
CANAL DE SOULANGES :—		
Construction	I	40
Dommages perçus	I	160
Description des travaux	I	8
Rapport de l'ingénieur	I	149
Dépenses	II	26
Entretien et exploitation	I	50
Esquisse indiquant une section d'écluse	I	150
Profondeur de l'eau sur les buscs	I	159
CANAL SAINT-PIERRE : —		
Description des travaux	I	17
Dépenses de construction	II	5
Esquisse indiquant une section d'écluse	I	38
Exploitation et entretien	I	55
Rapport de M. Devereux	I	188
CANAL TAY, dépenses. *Voir aussi* "Rideau"	II	14
CANAL DE LA TRENT :—		
Construction	I	168
Description des travaux	I	15
Dépenses	II	23
Exploitation et entretien	I	55
Rapport de l'ingénieur-surintendant	I	165
CANAL WELLAND :—		
Dommages faits à la propriété	I	163
Description du canal et ses embranchements	I	10
Ingénieur en charge des améliorations à Port-Colborne	I	172
Dépenses	II	15
Amendes perçues	I	163
Rigole d'alimention de la Grande-Rivière	I	10
Améliorations à Port-Colborne	I	44

—	Partie	Page.
C		
CANAL WELLAND—*Fin.*		
Exploitation et entretien	I	51
Embranchement de Port-Maitland	I	10
Esquisse montrant une section	I	38
Rapport de l'ingénieur-surintendant	I	161
Profondeur de l'eau sur les buscs	I	164
Embranchements de la rivière Welland	I	10
CANAUX DE WILLIAMSBURG :—		
Amendes et dommages	I	179
Description des travaux	I	8
Dépenses	II	13
Exploitation et entretien	I	81
Rapport de l'ingénieur-surintendant	I	142
Rapport du surintendant de l'exploitation	I	178
Profondeur de l'eau sur les buscs	I	180
Section de Cardinal	I	145
CANAUX de la province de Québec—Rapport de l'ingénieur-surintendant	I	149
Canal de Beauharnois	I	152
Canaux de Carillon et de Grenville	I	154
Canal Chambly	I	152
Chenal du lac Saint-Louis	I	151
Fermeture et ouverture de la navigation	I	155
Profondeur de l'eau sur les buscs	I	156
Agrandissement du canal de Grenville	I	154
Canal Lachine	I	149
Levée hydrographique	I	151
Ecluse de Sainte-Anne	I	151
Ecluse de Saint-Ours	I	154
Barrage de Saint-Ours	I	154
CARTES accompagnant le rapport du député du ministre	(dans envel.)	
CHEMIN de fer Annapolis et Digby :—Dépenses de construction	II	40
CHEMIN de fer du Cap-Breton :—Dépenses de construction	II	35
CHEMIN de fer d'embranchement de Carleton :—Dépenses de construction	II	34
CHEMIN de fer Canadien du Pacifique—Dépenses de construction	II	39
CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD :—		
Comptable et auditeur, relevés du	I	128
Compte du capital	I	35
Description et longueur du chemin	I	5
Dépenses de construction	II	38
Rapport du chef d'exploitation	I	126
Longueur de la ligne	I	19
Comptable de la division mécanique, état	I	133
Rapport du surintendant	I	126
Frais d'exploitation	I	37
CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL—Communication par le	I	3
CHENAL Nord, fleuve Saint-Laurent, redressement, etc.	I	47, 146
COMITÉ des chemins de fer du Conseil privé—Rapport du secrétaire	I	57, 191
COMPTABLE en chef de l'Intercolonial—Relevés du	I	67
Embranchement de Windsor	I	115
COMPTABLE de la division mécanique de l'Intercolonial, états	I	100
Ile du Prince-Edouard	I	133
COMPTABLE et auditeur du chemin de fer I.P.-E. :—Relevés	I	128
COMPTABLE du département :—Relevés	II	3
Percepteur des péages sur canaux—Comptes des recettes	II	30
Dépenses pendant l'exercice	II	3
" pour construction et entretien des canaux	II	5
" pour construction et agrandissement des canaux	II	27
Canal de la Baie-Verte	II	6
Canal de Beauharnois	II	8
Canaux de Carillon et Grenville	II	17
Canal Chambly	II	21
Canal de Cornwall	II	12
Canal et barrage de la Culbute	II	18
Canal Lachine	II	7
Lac Saint-François	II	11
Lac Saint-Louis	II	10
Canal Murray	II	22
Canal Rideau	II	19
Canal du Saut-Sainte-Marie	II	25

	Partie	Page.
C		
COMPTABLE du département :—Dépenses—*Fin.*		
Canal de Soulanges	II	26
Canal et écluse de Sainte-Anne	II	16
Fleuve Saint-Laurent et canaux—Relevé hydrographique, etc	II	9
Ecluse de Saint-Ours	II	20
Canal Saint-Pierre	II	5
Canal de la Tay	II	24
Canal de la Trent	II	23
Canal Welland	II	15
Canaux de Williamsburg	II	13
Loyers de chutes d'eau, etc	II	29
Dépenses diverses	II	45
Dépenses et revenu des chemins de fer	II	43
Annapolis et Digby	II	40
Pacifique Canadien	II	39
Cap-Breton	II	35
Embranchement de Carleton	II	34
Comté de Drummond	II	41
Prolongement de l'Est	II	33
Intercolonial	II	32
Ligne directe entre Montréal et l'Europe	II	37
Oxford et New-Glasgow	II	36
Ile du Prince-Edouard	II	38
Territoires du Yukon	II	42
Dépenses des chemins de fer à compte du capital	II	43
Récapitulation—Chemins de fer	II	44
" Chemins de fer et Canaux	II	45
Revenu des canaux	II	28, 30
Subventions aux chemins de fer	II	47
CÔTE du Pacifique à Montréal par C.C.P., distance	I	4
D		
DÉCISIONS du comité des chemins de fer du Conseil privé	I	191
DÉPENSES pour travaux, canaux en général	II	5
DÉPUTÉ du ministre—Rapport du	...	ix
Canaux	....	li
Tramways électriques, statistique relative au	....	xi
Dépenses pour les chemins de fer	...	x
" canaux	..	li
Action de l'Etat quant aux chemins de fer subventionnés	...	xx
Chemins de fer de l'Etat en exploitation	...	xii
Intercolonial	....	xiii
Ile du Prince-Edouard	..	xvi
Embranchement de Windsor	.....	xv
Cartes accompagnant le rapport	(envel. séparée).	
Chemins de fer subventionnés	.....	xvii
Recettes provenant des chemins de fer de l'Etat	...	ix
Chemins de fer à vapeur, statistique relative aux	...	x
Exploration d'un chemin de fer pour donner accès au Yukon	.....	xvi
Subventions aux entreprises durant 1901-2	.....	xvii
Paiements des subventions durant 1901-2	.....	xix
DEVEREUX, M. J. H. *Voir* "Canal Saint-Pierre"	I	188
DEVLIN, M. R. *Voir* "Statistique des canaux"	V	3
DRUMMOND, chemin de fer du comté de—		
Compte du capital	I	33
Dépenses	II	41
DIRECTEUR général des chemins de fer de l'Etat—Rapport du :—		
Intercolonial	I	61
Ile du Prince-Edouard	I	119
Embranchement de Windsor	I	114
DIVISION DU SAINT-LAURENT :—		
Rapport de l'ingénieur-surintendant sur la construction	I	139
" " " l'entretien	I	176
Profondeur de l'eau sur les buscs	I	180
E		
ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS :—		
Description de l'écluse	I	14
Dépenses	II	20

—	Partie	Page.
E		
ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS—*Fin.*		
Esquisse indiquant une section d'écluse	I	38
Exploitation et entretien	I	53
Rapport de l'ingénieur-surintendant	I	153
Profondeur de l'eau sur les buscs	I	157
ECLUSE SAINTE-ANNE :—		
Description des travaux	I	12
Dépenses	II	16
Amendes perçues	I	160
Esquisse indiquant une section d'écluse	I	38
Exploitation et entretien	I	53
Rapport de l'ingénieur-surintendant	I	154
Profondeur de l'eau sur les buscs	I	158
EMBRANCHEMENT DE WINDSOR :—		
Comptable et trésorier—Relevés du	I	115
Rapport de l'ingénieur en chef	I	117
Description du chemin	I	5
Recettes	I	34
Rapport du gérant général	I	114
Longueur de la route	I	19
ETATS DIVERS :—		
Contrats concernant les subventions pour aider à la construction de chemins de fer	IV	2
Contrats passés	IV	4
Propriétés achetées ou endommagées	IV	16
Chutes d'eau et autres propriétés louées	IV	8
ELECTRICITÉ, chemin de fer à l', statistiques relative aux	VI	95
F		
FRIPP, F. B., *voir* Saut-Sainte-Marie	I	174
H		
HALIFAX à Montréal, distance de	I	3
HODGSON, M.S.F. *Voir* "Comptable, div. du matériel"	I	133
HUGGAN, M. *Voir* "Comptable et auditeur, ch. de fer de l'Ile du Prince-Edouard"	I	128
I		
INGÉNIEUR EN CHEF et député du ministre—Rapport du :—		
Accidents sur les chemins de fer pendant l'exercice	I	59
Canal de Beauharnois—Exploitation et entretien	I	54
Bouées sur le fleuve Saint-Laurent et les canaux	I	47
Statistique des canaux	I	58
Canaux de Carillon et de Grenville—Exploitation et entretien	I	53
Canal de Chambly—Exploitation et entretien	I	52
Canal de Cornwall—Construction et agrandissement	I	43
Exploitation et entretien	I	51
Culbute, canal de la, non en exploitation	I	55
Statistique des chemins de fer électriques, sommaire des tableaux	I	56
Dates de clôture et d'ouverture des canaux	I	60
Dépenses de construction et d'agrandissement des canaux de l'Etat	I	48
Dépenses pour le service et l'entretien des canaux, etc	I	55
Canal de la Pointe-Farran—Agrandissement	I	43
Transport de fret par chaque canal	I	56
Canal des Galops, agrandissement	I	44
Améliorations	I	47
Canal de Grenville—Agrandissement	I	46
Documents inclus	I	18
Chemin de fer Intercolonial	I	21
Canal de Lachine—Agrandissement	I	42
Exploitation et entretien	I	50
Canal du lac Saint-François	I	46
Canal du lac Saint-Louis, construction	I	46
Longueur des chemins de fer du Canada	I	59
Canal Murray, exploitation et entretien	I	54
Chenal Nord—Redressement et approfondissement	I	47
Opérations des chemins de fer de l'Etat	I	20
Plans et sections des écluses des canaux	I	38
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	I	35
Comité des chemins de fer du Conseil privé, décisions	I	57, 191

	Partie	Page.
I		
INGÉNIEUR EN CHEF et député du ministre—Rapport du :—*Fin.*		
Statistique des chemins de fer, sommaire des tableaux	I	59
Subventions	I	56
Chemins de fer sous le contrôle de l'Etat	I	19
Canal du Rapide-Plat—Agrandissement	I	43
Canal Rideau—Exploitation et entretien	I	54
Matériel roulant des chemins de fer	I	59
Saut-Sainte-Marie, construction	I	40
Exploitation et entretien	I	52
Canal de Soulanges, construction	I	40
Exploitation et entretien	I	50
Statistique des chemins de fer à vapeur, sommaire de la	I	50
Ecluse de Sainte-Anne, exploitation et entretien	I	53
Fleuve Saint-Laurent et lac, améliorations	I	46
Ecluse de Saint-Ours, exploitation et entretien	I	53
Canal de Saint-Pierre " "	I	55
Canal de la Vallée de la Trent, construction	I	41
Exploitation et entretien	I	55
Canal Welland—Exploitation et entretien	I	51
Approfondir le canal de Port-Colborne à Humberstone	I	45
Approfondir, etc	I	45
Améliorations	I	41
Enlèvement d'obstacles	I	45
Nombre de navires et leur tonnage, passés par les canaux	I	56
Canaux de Williamsburg—Exploitation et entretien	I	51
Embranchement de Windsor	I	33
INGÉNIEUR de l'entretien, embranchement de Windsor, rapport de l'	I	117
" " chemin de fer Intercolonial	I	87
INGÉNIEUR EN CHEF de l'Intercolonial—Rapport de l'	I	80
INTERCOLONIAL :—		
Comptable et trésorier—Etats de compte	I	67
Compte du capital	I	61
Rapport de l'ingénieur en chef	I	80
Ingénieur de l'entretien, rapport de l'	I	87
Description de la route	I	4
Dépenses, relevé du comptable du ministère	II	32
Rapport du chef d'exploitation	I	61
Longueur de la route	I	19
Comptable de la division mécanique—Relevé du	I	106
Surintendant de la division mécanique—Rapport du	I	87
Compte des recettes	I	63
Matériel roulant	I	22
Compte du matériel	I	66
Statistique du trafic	I	21
Frais d'exploitation	I	23, 65
IROQUOIS, section des canaux de Williamsburg	I	144
L		
LAC Saint-François, dépenses	II	11
Amélioration du chenal	I	46
LAC Saint-Louis, chenal du	I	146
Construction	I	46
Dépenses	II	10
FLEUVE SAINT-LAURENT et les lacs—		
Description des routes	I	6
Dépenses pour levées hydrographiques	II	9
Chenal Nord, bouées, etc	I	47, 147
LOYER de chutes d'eau et autres	II	29
M		
MACKENZIE, M. W. B. *Voir* "Ingénieur en chef, C.F.I."	I	80
MARCEAU, M. E. *Voir* "Canaux de Québec"	I	149
MONTRÉAL et l'Europe, chemin de fer de la ligne directe entre, dépenses de construction	II	37
MONTRÉAL, Ottawa et Kingston, canaux, description des routes	I	11

	Partie	Page.
O		
OXFORD et New-Glasgow, ch. de fer—Dépenses de construction	II	36
OTTAWA, canaux de la rivière	I	149
P		
PÉAGES sur canaux, tarif consolidé	V	150
PHILIPS, M. A. T. *Voir* "Rideau"	I	182
POTTINGER, M. D. *Voir* "Chef d'exploitation"	I	61, 114, 119
PROLONGEMENT-EST, dépenses de construction	II	33
PRICE, M. S. E., surintendant général, ch. de fer Intercolonial	I	87
POOLE, M. W. S. *Voir* "Surintendant de la mécanique"	I	126
PUGSLEY, M. J. W. *Voir* "Comité des chemins de fer"	I	191
R		
RIGOLE d'alimentation de la Grande-Rivière	I	10
REVENU des canaux	II	28, 30
RIVIÈRE RICHELIEU et lac Champlain, système de navigation	I	14
RIDOUT, M. T. *Voir* "Statistiques des chemins de fer"	VI	3
ROGERS, M. R. B. *Voir* "Canal de la Trent"	I	165
ROUTES de navigation par canaux, description des	I	5
BUBIDGE, M. T. S. *Voir* "District du Saint-Laurent"	I	139
RUEL, M. GÉRARD S. *Voir* "Etats divers"	IV	3
S		
SCHREIBER, M. C. *Voir* "Ingénieur en chef" et "Député du ministre"	I	3, 191
SHANNON, M. L. *Voir* "Comptable du département"	II	3
SHARP, M. G. A. *Voir* "Surintendant du ch. de fer de l'I. P.-E."	I	121
STATISTIQUE DES CANAUX :—		
Moyenne des prix de transport par canaux	V	21
" " par boisseau	V	23
" " par les lacs	V	19
Transport par canaux, de Buffalo à New-York	V	21
Rapport de l'ingénieur en chef—Allusion au	I	55
Commerce par les canaux des chutes Sainte-Marie et du Saut-Sainte-Marie	V	15
Comparaison des diverses routes américaines	V	11
Exportation par les lacs à Chicago	V	16
Commerce de transport étranger	V	27
Prix du " "	V	24
Articles étrangers transp. dans le comm. des E.-U. avec l'Amérique Britann. du N.	V	29
Tarif de transport, péages, prix de l'usage des élévateurs et de l'emmagas. comparés.	V	22
Fret par le canal Welland	V	8
" le Saint-Laurent	V	8
Tarif de transport	V	13
Tarif des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis	V	9
Chargements de grain	V	14
Grain transporté par les lacs	V	17
" de Chicago par les lacs	V	16
" à la mer par routes rivales	V	6
Prix du transport par les lacs de Chicago à Buffalo	V	18
Prix du transport par les lacs de Duluth à Buffalo	V	19
" " de Toledo à Buffalo	V	20
" " de la houille de Buffalo à Chicago, etc	V	24
Articles de commerce de l'Amérique Britannique du Nord transp. en transit aux E.-U.	V	25
" de pays étrangers en transit aux Etats-Unis	V	26
Tarif de Chicago à Buffalo	V	13
Revenu	V	3
Tarif de plein parcours entre Montréal et les ports sur le lac Erié	V	9
Quantité totale du fret par canaux	V	11
Trafic par les chemins de fer et canaux *via* l'Etat de New-York	V	12
Transbordement du grain	V	7
Valeur des importations et exportations des E.-U	V	27
Denrées transportées à la mer par New-York	V	12
C. Tonnage de certains articles passés par les canaux de New-York	V	30
D. " " passés par le canal Welland	V	32
E. " " acquittés à Buffalo et Tonawanda en transit par le canal Erié	V	34
" " acquittés à Oswego par le canal Erié	V	35
F. " " " " Welland	V	36

	Partie	Page.
S		
STATISTIQUE DES CANAUX—*Fin.*		
G. Tonnage de certains articles passés par le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis	V	37
H. Quantité de céréales transportées sur chaque ligne de canaux et les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence	V	38
I. Fret descendu par le canal Welland sur des navires canadiens et américains	V	39
" monté " " " "	V	43
Canal Welland, récapitulation du fret d'entier parcours	V	44
Fret passé par le canal Welland en descendant et en montant	V	44
J. Liste des gros navires allégés à Port-Colborne	V	45
K. Fret descendu du lac Erié à Montréal	V	47
L. " monté de Montréal au lac Erié	V	49
M. " passé par le canal Welland allant de ports américains à des ports américains	V	51
N. Navires chargés de grain partis de ports à l'ouest de Port-Colborne et allant à Montréal; quantité de grain transbordée à Kingston et à Prescott, et quantité prise à Montréal	V	53
Récapitulation du relevé N	V	54
O. Quantité de grain descendue par le canal Welland à Kingston et Prescott sur des navires canadiens et américains	V	55
P. Quantité de grain arrivée à Kingston et à Prescott sur navires par le canal Welland	V	56
Q. Etat comparatif de la quantité de grain descendue à Kingston et Prescott	V	57
R. Nombre de navires, tonnage, passagers et fret descendus par les rapides du Saint-Laurent	V	57
S. Houille passée par le canal Welland	V	58
T. " " les canaux du Saint-Laurent	V	58
U. Fret descendu par le canal Welland jusqu'à Montréal, quantité destinée aux ports d'Ontario et aux ports américains	V	59
Récapitulation du relevé U	V	71
Etat comparatif des recettes sur tous les canaux en 1900 et 1901	V	76
" du grain et du bois passés par les canaux en 1900 et 1901	V	74
Statistique du trafic des canaux	V	78
1. Welland, détails du trafic	V	78
2. " " de plein parcours	V	82
3. " " intermédiaire	V	86
4. Saint-Laurent, détails du trafic	V	90
5. " " de plein parcours	V	94
6. " " intermédiaire	V	98
7. Ottawa, détails du trafic	V	102
8. Chambly "	V	106
9. Rideau "	V	109
10. Saint-Pierre "	V	112
11. Vallée de la Trent, détails du trafic	V	115
12. Murray, détails du trafic	V	118
13. Saut-Sainte-Marie, détails du trafic	V	121
14. Trafic sur ces canaux, d'après la classification	V	124
15. Sommaire du trafic sur les canaux	V	130
16. Péages perçus sur tous les canaux	V	136
17. Nombre, tonnage, etc., des navires passés par tous les canaux	V	138
Etat sommaire " " "	V	142
18. Tableau comparatif du trafic total passé par tous les canaux	V	143
19. Nombre et tonnage des navires passés par le canal Welland	V	144
20. " " les canaux du Saint-Laurent	V	146
21. Nomb. et tonn. des navires passés par les canaux Rideau, Ottawa et Chambly	V	148
22. Tonnage classifié des navires passés par les canaux	V	149
23. Tarif revisé des péages	V	150
STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER (à vapeur) :—		
Accidents (fatals) pendant l'exercice	VI	8
" sommaire des	VI	66
" sur des lignes appartenant à des compagnies de houille et de fer	VI	74
Aide (gouvernements et municipalités) promise aux chemins de fer terminés et en construction	VI	5
Aide accordée aux chemins de fer par les gouvernements	VI	75
" " municipalités	VI	82
Sommaire de l'aide accordée	VI	94
Capital—Etat du capital employé	VI	23
Particularités de construction des chemins de fer	VI	28
Recettes, état des	VI	54
Fret transporté	VI	46
Développement des chemins de fer depuis 1836	VI	3
Concessions de terre aux chemins de fer terminés et en voie de construction	VI	6

	Partie	Page.
S		
STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER (à vapeur) :—*Fin.*		
Lignes appartenant à des compagnies de houille et de fer	VI	70
Situation des chemins de fer	VI	9
Capital nominal acquitté	VI	5
Opérations en milles parcourus	VI	38
Frais d'exploitation	VI	60
Matériel roulant	VI	25
Sommaire du capital durant l'année	VI	4
STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER (à l'électricité) :—		
Accidents	VI	114
Capital des chemins de fer à l'électricité	VI	97
Particularités de construction des chemins de fer	VI	104
Description du fret transporté	VI	108
Recettes	VI	110
Capital nominal acquitté	VI	101
Opérations en milles parcourus	VI	106
Frais d'exploitation	VI	112
Matériel roulant	VI	102
Longueur de voie dans les provinces	VI	100
Tableaux des chemins de fer électriques	VI	99
SAINT-LAURENT, fleuve et les lacs :—		
Description des routes	I	6
Dépenses pour levées hydrographiques	II	9
Bief de rivière, améliorations	I	147
Chenal Nord, redressement	I	146
SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER :—		
Subventions en argent accordées et payées	III	3
" de montants fixes	III	6
Rapport de l'ingénieur en chef à ce sujet	I	57
Subventions en terres	III	8
" par des crédits	III	6
" par des vieux rails en fer	III	7
Prêt de vieux rails en fer	III	7
Nombre de milles de chemins de fer subventionnés par 63-64 Vic., c. 8	III	6
Subventions accordées aux chemins de fer	II	47
Lois sanctionnant les subventions :—		
En argent	III	9
En terres	III	76
SUBVENTIONS. *Voir* "Subventions aux chemins de fer"	III	3
SURINTENDANT de la division mécanique du ch. de fer Intercolonial—Rapport du	I	109
SURINTENDANT du ch. de fer de l'Ile du P.-E.—Rapport du	I	121
SUTTON, M. J. *Voir* "Comptable de la division mécanique"	I	109
STEWART, W. A. *Voir* "Canaux du Saint-Laurent"	I	176
W		
WELLER, M. J. L. *Voir* "Canal Welland"	I	161
WILLIAMS, M. T. *Voir* "Comptable-chef et trésorier"	I	67, 115
Y		
YUKON, chemin de fer du :—		
Dépenses	II	42
Description de la route		xvi

TRENTE-SIXIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

1903

MARINE

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1904

A Son Excellence le Très honorable SIR GILBERT JOHN ELLIOT, *comte de Minto, Gouverneur général du Canada, etc., etc.*

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence, pour être présenté à la législature du Canada, le trente-sixième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, division de la Marine.

J'ai l'honneur d'être,
De Votre Excellence le très obéissant serviteur,

JOSEPH RAYMOND F. PRÉFONTAINE,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Ministère de la Marine et des Pêcheries,
OTTAWA, décembre 1903.

TABLE DES MATIÈRES

PAGE.
Rapport présenté par le Ministre iii
Rapport du député du Ministre 1

SUJETS TRAITÉS DANS LE RAPPORT DU DÉPUTÉ DU MINISTRE.

Accidents survenus dans le fleuve Saint-Laurent 28
Bouées et balises 3-38
Bouées et balises—Liste des 77
Bureaux de Montréal 30
Cabotage canadien 31
Certificats de capitaines et seconds 11
" " " états des recettes et des dépenses 12
Correspondance 3
Eclairage à l'acétylène entre Montréal et Kingston 33
Enlèvement d'obstacles gênant la navigation 34-38
Etudes des marées 41
Expéditions du bétail sur pieds, inspection des 29
Frais d'entretien des steamers fédéraux 23
Hôpitaux de la marine 6
Inspecteurs des bateaux à vapeur—Liste des 10
Inspection des bateaux à vapeur 8
" " recettes et dépenses 9
Législation 35
Levés hydrographiques 39
Marine marchande 3
Marins malades et sans ressources 6
" " recettes et dépenses 8
Naufrages et accidents 28
Nouveaux phares flottants 30
Pétrole pour l'usage des phares 5
Rapport annuel de l'ingénieur en chef 36
Rapport du surintendant général sur la construction, etc., des phares 43
Service des phares 2
" " division d'Ontario 44
" " " de Québec 52
" " " de la Nouvelle-Ecosse 61
" " " du Nouveau-Brunswick 66
" " " de l'Ile du Prince-Edouard 72
" " " de la Colombie-Britannique 74
Service des bateaux brise-glace entre le cap de la Traverse et le cap Tourmente 25
Service météorologique 26
" extérieur (division de la marine) 10
" des signaux 27
Signaux sous-marins 33
Steamers et routes d'hiver 23
Steamers fédéraux 12
" entretien des—Etats des dépenses 23
Stations de sauvetage 25

ANNEXES.

PAGE.

Capitaines et seconds, rapport du président du conseil des examinateurs 111
Certificats de mécaniciens 197
Contributions au fonds des marins malades 124

Dépenses, état des, en 1902-1903 81
Dépenses depuis la confédération 224

Expériences d'éclairage au gaz acétylène du fleuve Saint-Laurent, rapport de l'ingénieur 96
Exportations de bétail, Charlottetown 208
" " Halifax 208
" " Montréal 201
" " Saint-Jean, N.-B 209

Fleuve Saint-Laurent, auxiliaires de la navigation 96

Inspection des bateaux à vapeur, rapport du président du conseil, et navires inspectés 128
" " " droits perçu 84

Naufrages dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent, enquête sur 85

Observatoire magnétique 110
Observations séismologiques 108

Phares—Liste des gardiens et stations de 210
Postes de sauvetage, liste des 116
" " rapports sur les 114

Quais, relevé des 120

Recettes, état des 83
Récompenses pour sauvetage de vies 230

Service météorologique 99
Service des signaux 125

INDEX ALPHABÉTIQUE

A.

PAGE.

Aberdeen 16
Accidents survenus dans le fleuve Saint-Laurent 28
Acétylène, éclairage à l', entre Montréal et Kingston 33
Aides à la navigation, nouvelles, Ontario 44
" Québec 53
" Nouvelle-Ecosse 61
" Nouveau-Brunswick 67
" Colombie-Britanniqne 74
Anderson-Hollow, nouveau phare 67
Anse Bourgeois, nouveau phare 62
Anse aux Goélands, nouveau poteau-phare 67
Anse de Clarke, nouveaux feux d'alignement 62

B.

Baccaro, couleur du feu changée 63
Baie Stokes, nouvelle balise 46
Baie Terence, amélioration du feu 64
Balfour, feu provisoire 76
Barachois de Malbaie, nouveau poteau-phare 53
Barre à Boulard, changement de la couleur du feu et nouvelle tour 59
Barre de Pictou, feu provisoire 64
Batture de Simon, bouée à gaz 60
Bayfield 19
" ancien 21
Bellechasse, changement du feu 58
Belleville, couleur du feu changée 49
Bouées et balises 3–38
" du Canada, liste des 77
" Ontario 51
" Québec 58
" Nouvelle-Ecosse 65
" Nouveau-Brunswick 70
" Ile du Prince-Edouard 73
" Colombie-Britannique 76
" nouvelles et changées 51
Brant 18
Brevets des capitaines et seconds—certificats de long cours 11
" de navigation intérieure et de cabotage 11
" recettes et dépenses 12
Bureaux de Montréal 30

C.

PAGE.

Cabotage en Canada 31
Canal Lachine, nouvelle tour 47
Canal de Soulanges, entrée d'aval, nouveaux feux 44
Cap Croker, changement du feu 57
Cap Rosier, changement du feu 58
Caraquet, nouveaux phares d'alignement 68
Changements et améliorations aux stations dans Ontario 49
" " dans Québec 58
" " au Nouveau-Brunswick 69
" " à la Nouvelle-Ecosse 73
" " dans l'Ile du Prince-Edouard 73
" " dans la Colombie-Britannique 76
Chenal de Contrecœur, déplacement des bouées 60
Chenal en aval de Québec, changement des bouées 60
Collingwood, feux d'alignement et balises 46
Colombie-Britannique, service des phares 74
Correspondance 3
Cranberry-Head, cornet de brume de, supprimé 62

D.

Dartmouth, nouveau feu 61
Division des phares, Ontario 44
" Québec 52
" Nouvelle-Ecosse 61
" Nouveau-Brunswick 66
" de l'Ile du Edouard 72
" de la Colombie-Britannique 74
Druid 18

E.

Embouchure de la rivière Fraser, nouveaux feux sur les bancs de sable 74
Employés du service exterieur 10
Enlèvement des obstacles à la navigation 34-38
Entrée d'aval du canal de Soulanges, nouveaux feux 44
Escuminac, signal de brume 69
Etudes des marées et des courants 41
Expédition de bétail 29

F.

Faux Passage, nouveau feu 62
Feux d'alignement de Boucherville, nouveaux feux 57
" entre Contrecœur et Verchères, nouveau feu 55
" d'Hochelaga, nouveau feu 57
" de l'île Bouchard, nouveaux feux 56
" du Parc Bellerive, nouveaux feux 57
Fleuve Saint-Laurent, accidents survenus dans le 28

G.

PAGE.

Goulet de Shippigan, changement du feu 69-72
Goulet des Terres-Noires, nouveaux feux d'alignement 68
Grand Bras d'Or, nouveaux phares d'alignement 63

H.

Havre aux Pins, feu supprimé 49
Havre de la Péninsule, cornet de brume à main 48
Havre de Pennant, nouveau feu 61
Hôpitaux de la marine .....
Hydrographie—Grand lacs .....

I.

Iles à l'Ardoise, nouveau feu 48
Ile au Bélier, nouveau poteau-phare 54
Ile aux Cerises, nouvelle cloche de brume 69
Ile aux Loutres, nouveau feu 48
Ile aux Œufs, déplacement du phare 76
Ile aux Phoques, déplacement du sifflet de brume 63
Ile aux Pots de fleurs, la cloche de brume a été de nouveau mise en fonctionnement 50
Ile aux Raisins, nouvelle tour 55
Ile aux Renards, changement des feux 68
Ile Bliss, changement du feu et de la tour 69
Ile Bouchard, changement des bouées 60
Ile Dock, nouveau feu 74
Ile Etroite, phare de l' 47
Ile George, changement de la couleur du feu 64
Ile Henri, nouveau feu 63
Ile Lemnard, nouveau phare projeté 74
Ile McNab, nouveau phare 61
Ile Merry, nouveau phare 75
Ile Misson, sifflet de brume 69
Ile du Prince-Edouard, service des phares 72
Ile Sambro, feu amélioré 61
Ilot d'Argent, on s'est chargé de ces feux 49
Ilot Coffin, nouveau feu 75
Ingénieur en chef—Rapport annuel 36
" Personnel 36
" Travail du bureau 36
" Rapport détaillé 43
Inspection des bateaux à vapeur 8
" " Etat des recettes et des dépenses 9
" " Liste des inspecteurs 10

K.

Kaslo, phare de 76
Kincardine, nouvelle sirène 46
" nouvelle tour 50

L.

PAGE.

Lac Saint-Jean, bouées 59
Lady Laurier 15
Lansdowne 16
Législation 35
Letite, nouveau phare 67
Longue-Pointe, nouveaux feux d'alignement 57
" bouée à gaz 60
Longueuil " 60

M.

Maisonneuve 3
Marées et courants, études des 41
Marine marchande 3
Marins malades et sans ressources 6
" " état des recettes et des dépenses 8
Meaford, électricité pour l'éclairage du phare 51
Mines de Bruce, feu du nouveau quai 46
Minto 12
Mouillage de Chicoutimi, marqué par une bouée 59

N.

Naufrages et accidents 28
" " dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent, enquête 28
New-Carlisle, nouveau poteau-phare 53
New-London, changement des feux 73
Nord de la Pointe Mi-chemin, nouveau feu 56
North-Port, amélioration des tours, feux d'alignement 73
Nouveaux phares flottants 30
Nouveau-Brunswick, service des phares 66
Nouvelle-Ecosse " 61

O.

Oka, nouveau poteau-phare 49
Ontario, service des phares 44

P.

Petit Courant, changement de la couleur du feu 50
Petite Traverse, nouveaux feux d'alignement 54
Pétrole pour les phares 5
Phares, etc., dans le Dominion 43
Phares d'alignement de Saugean, on s'est chargé de ces feux 50
Plage de Grant, nouveaux phares 69
Plage de Mauger, amélioration du feu .....
Platon, feux rallumés 58

P.—*Suite.*

PAGE.

Pointe Amour, changement de la couleur du feu 59
Pointe au Baril, nouvelle tour 50
Pointe au Père, changement du signal de brume 58
Pointe aux Pins, nouvelles tours 48
Pointe aux Sapins, nouveau poteau-phare 68
Pointe aux Trembles, en haut, feux supprimés 56
Pointe de la Renommée, changement de la couleur du feu de la tour 58
Pointe Hatfield, feu d'alignement de derrière, supprimé 68
Pointe Basse, nouveau sifflet de brume 62
Pointe Carey, feu supprimée .....
Pointe des Dryadas, amélioration du feu 76
Pointe Edouard, nouveaux feux d'alignement 45
Pointe Noire, rétablissement du feu 54
Pointe Tiner, nouveau signal de brume 67
Port Colborne, nouveau feu 45
Port de Halifax et ses abords, nouvelles bouées à gaz 65
Port de Richibouctou, changement des feux d'alignement sur la batture 70
Presqu'Ile, feu supprimé 49

Q.

Quadra 20
Quai de Baskin, nouvelles tours 49
Québec, service des phares 52

R.

Rade de Rimouski, établissement d'une bouée à gaz 59
Récif de Nanaïmo, nouveau feu 75
Réserve 21
Rivière à la Pipe, nouveau poteau-phare 54
Rochers aux Oiseaux, changement du feu 58
Rocher Zéphyr, phare du 70
Route de Contrecœur, nouveaux feux d'alignement 55

S.

Saint-Andrews, nouvelle balise 70
Saint-Laurent, déplacement du phare 53
Sainte-Pétronille, changement de la couleur du feu de la tour 51
Scout 20
Sept Iles, nouveau signal de brume 53
Service des bateaux brise-glace 25
Service des bouées en hiver, Nouvelle-Ecosse 66
Service extérieur, division de la marine 10
Service météorologique 26
Service des phares 2
" division d'Ontario 44
" " de Québec 52
" " de la Nouvelle-Ecosse 61

S—*Suite.*

PAGE.

Service des phares, division du Nouveau-Brunswick 66
" " de l'Ile du Prince-Edouard 72
" " de la Colombie-Britannique 74
Service des signaux 27
Shamrock 22
Shelburne, nouvelle fondation pour le phare de la batture 64
Signaux sous-marins 33
Souris-Est, amélioration du feu 73
Stanley 13
Steamers fédéraux et entretien 12-23
Steamers et routes d hiver 23
Stations de sauvetage 25

T.

Tolsmaville, nouveau feu 46
Traverse de Saint-Ours, nouveaux phares d'alignement 54

V.

Varennes, nouveau feu 56
Viator 22

Y.

Yamachiche, établissement d'une bouée à gaz 60

ANNEXES.

A.

PAGE.

Acétylène, appareils et expériences 96
Auxiliaires de la navigation du fleuve Saint-Laurent—rapport de l'ingénieur 96

B.

Barges de remorque inspectées, M. F. M. Richardson 184
Bouées à gaz 96
Bateaux à vapeur inspectés, division d'Ontario-Ouest, John Dodds 133
" " " " E. W. McKean 137
" " au Canada mais enregistrés à l'étranger, E. W. McKean 141
" " " " " Jno. Dodds 136
" non inspectés 152
" inspectés, division d'Ontario-Ouest, Wm. Evans, inspecteur de coques 143
" " au Canada, par Wm. Evans, mais enregistré à l'étranger 146
" " Ontario-Est, par Thos. P. Thompson 147
" " division d'Ontario-Est, M. R. Davis, inspecteur de coques 151
" " au Canada par Thos. P. Thompson, mais enregistrés à l'étranger 150
" Ontario-Est, etc., non inspectés, Thos. P. Thompson 150
" inspectés dans l'Ontario-Est, mais enregistrés à l'étranger, M. R. Davis 153
" division de Montréal, inspectés par Wm. Laurie 154
" " " " Louis Arpin 158
" " non inspectés, Wm. Laurie et Louis Arpin 159
" inspectés au Canada par Wm. Laurie, mais enregistrés à l'étranger 157
" division de Québec, inspectés par Jos. Samson 160
" " " non inspectés, Jos. Samson 163
" de Québec et Montréal, inspectés par Philippe Duclos, coques 163
" " " non inspectés 166
" de la Nouvelle-Ecosse, inspectés par John P. Esdale 167
" inspectés au Canada, par John P. Esdale, mais enregistrés à l'étranger 169
" division de la Nouvelle-Ecosse, non inspectés, John P. Esdale 170
" " " inspectés, S. R. Hill, inspecteur des coques 171
" inspectés au Canada, par S. R. Hill, mais enregistrés à l'étranger 172
" div. du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du P.-E., inspectés par L. J. Olive, inspecteur des coques 173
" div. du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du P.-E., chaudières et machines 175
" " " " non inspectés 175
" inspectés au Canada, par I. J. Olive, mais enregistrés à l'étranger 177
" division de la Colombie-Britannique, inspectés par S. A. Thompson 178
" inspectés au Canada, par J. A. Thompson, mais enregistrés à l'étranger 186
" division de la Colombie-Britannique, non inspectés par J. A. Thompson 180
" division de Vancouver et Yukon, inspectés, par F. M. Richardson 181
" " " " au Canada, mais enregistrés à l'étranger 183
" " " non inspectés 184
" div. de la Colombie-Britannique, inspectés par R. Collister, insp. de coques 185
" " " " " mais enregistrés à l'étranger 186
" division du Manitoba et du Nord-Ouest, inspectés par Geo. P. Philipps 187
" " " " non inspectés " 189
" " " " inspectés au Canada, mais enregistrés à l'étranger 188

B.—*Suite.*

PAGE.

Bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne dans la division d'Ontario-ouest, inspectés par F. W. McKeen 190
" ajoutés à la marine canadienne dans la division d'Ontario-ouest, inspectés par John Dodds 190
" ajoutés à la marine canadienne dans la division d'Ontario-est, inspectés par Thomas Thompson 191
" ajoutés à la marine canadienne dans la division de Montréal, inspectés par W. Laurie et L. Arpin 191
" ajoutés à la marine canadienne dans la division de Québec, inspectés par Joseph Samson et Philippe Duclos 191
" ajoutés à la marine canadienne dans la division de la Nouvelle-Ecosse, inspectés par John P. Esdale 192
" ajoutés à la marine canadienne dans la division du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, inspectés par J. P. Esdale 192
" ajoutés à la marine canadienne dans la division de la Colombie-Britannique, inspectés par J. A. Thompson 192
" ajoutés à la marine canadienne dans la division de Vancouver et Yukon, inspectés par F. N. Richardson 193
" ajoutés à la marine canadienne dans la division des Territoires du Nord-Ouest, inspectés par George P. Philipps 193
" désemparés ou désarmés comme impropres au service, Ontario-ouest 194
" " " " " Ontario-est 194
" " " " " Montréal 194
" " " " " Québec 195
" " " " " Nouvelle-Ecosse 195
" " " " " Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard 195
" " " " " Colombie-Britannique 195
" " " " " Vancouver 196
" " " " " Manitoba et Territoires du Nord-Ouest 196

C.

Certificats accordés aux mécaniciens—Liste des 197
Chalans de remorque inspectés—M. M. R. Davies 154

D.

Dépenses depuis la Confédération, état des 224
Droits d'inspection de bateaux à vapeur 84
Droits perçus pour les marins malades 124

E.

Enquête sur les naufrages dans le fleuve Saint-Laurent 85
Etat des dépenses depuis la Confédération 224
Etat des droits perçus pour les marins malades 124
Etat des recettes 83
Etat donnant les noms et postes de phares, etc., au Canada 210
Etat général des dépenses 81
Examinateurs des aspirants capitaines et seconds—rapport de M. R. Salmon 111

I.

Inspection des bateaux à vapeur—rapport du président 128

L.

Liste des certificats aux mécaniciens des bateaux à vapeur 197
Liste des gardiens de phares, postes, etc 210

M.

Marins malades—Droits perçus pour les 124
Météorologie, rapport de R. F. Stepart 99

N.

Naufrages dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent 85

O.

Observatoire magnétique 110
" Québec 109
" Saint-Jean 108

Q.

Quais, liste des 120

R.

Recettes, état des 83
Récompenses pour sauvetage 230
Relevé du bétail expédié, rapport des inspecteurs, Charlottetown 208
" " Halifax 208
" " Montréal 201
" " Québec 209
" " Saint-Jean 209

S.

Service météorologique 99
Stations de sauvetage, rapport sur les 114
" tableaux des 118
Service des signaux, rapport de J. U. Gregory, Québec 125
" Lt. Geo. F. Butler, Halifax 126

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE

DE LA

MARINE ET DES PÊCHERIES

L'honorable
RAYMOND PRÉFONTAINE,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des opérations de ce ministère (département de la marine) pour l'exercice expiré le 30 juin dernier, ainsi qu'un sommaire du travail qui s'y est fait jusqu'à ce jour.

Dans le présent rapport on trouvera un résumé des rapports de l'ingénieur en chef sur la construction et l'entretien des phares dans les différentes divisions, de J. F. Fraser au sujet des bouées à gaz et de l'éclairage à l'acétylène, du président du Bureau des inspecteurs des bateaux à vapeur, du président du Bureau des examinateurs des aspirants au grade de capitaine ou de second, des inspecteurs des expéditions de bétail, du service météorologique et magnétique, des inspecteurs du service des signaux, de la Commission qui a tenu une enquête sur les causes des naufrages et des accidents dans le fleuve Saint-Laurent, ainsi qu'un sommaire des rapports relatifs aux postes de sauvetage et aux récompenses décernées pour sauvetages de vies. On y trouvera aussi mon rapport au sujet du voyage que j'ai fait, en votre compagnie, à l'Ile du Prince-Edouard, dans le but d'examiner les routes suivies et les ports fréquentés par les steamer *Minto* et *Stanley* pendant leur service d'hiver.

On y trouvera encore un court exposé du service fait par les steamers du gouvernement, avec un état des dépenses faites de ce chef. Enfin, il y a toutes les informations nécessaires sur les bouées le long des côtes, dans les ports ou les cours d'eau intérieurs, l'achat de l'huile pour les phares, les hôpitaux de marine, les brevets accordés aux capitaines et seconds, les accidents, sinistres et naufrages.

Les documents officiels dont je donne un sommaire comprennent le rapport de l'ingénieur en chef, un rapport sur les bouées à gaz et l'éclairage à l'acétylène, le rapport de l'ingénieur préposé aux aides de la navigation, les états des dépenses et des recettes, les relevés des sommes encaissées pour les marins malades et des droits de quaiage perçus, et les rapports relatifs aux naufrages et accidents, à l'inspection des bateaux à vapeur, aux postes de sauvetage et aux récompenses décernées pour sauvetages de vies et une liste des gardiens de phares. La plupart de ces documents forment des annexes du présent rapport.

Les dépenses faites dans les différentes divisions de l'administration publique relevant du département de la Marine, durant l'exercice expiré le 30 juin dernier, se sont élevées à $1,587,052.24, les dépenses de l'année précédente ayant été de $1,431,371.76, non comprises les sommes requises pour le gouvernement civil. Les dépenses pour le gouvernement civil, durant l'exercice expiré le 30 juin dernier, se sont élevées à $73,-

042.53, et les dépenses casuelles à $11,400. Il s'ensuit donc que les dépenses dans toutes les divisions du département de la Marine et pour le gouvernement civil ont été de $1,671,494.77. Les dépenses pour les pêcheries se sont chiffrées par $527,944.62, soit un grand total de $2,199,439.39.

Le crédit affecté par le Parlement pour les différentes divisions du département de la Marine et des Pêcheries, y compris les Pêcheries et les appointements des employés du ministère, s'élevait à $2,256,466.72, de sorte que le total des dépenses du dernier exercice a été de $57,027.33 moindre que le crédit voté par le Parlement.

Le nombre total des personnes attachées au service extérieur de la division de la Marine, y compris les équipages des steamers de la Marine et des Pêcheries, était de 2,027 à la date de ce rapport.

Durant le dernier exercice, les dépenses pour l'entretien des phares et le service côtier se sont élevées à $559,382.53, et pour la construction à $399,487.73, soit un total de $958,870.26. L'année précédente, ce total avait été de $696,088.02, ce qui donne, pour le dernier exercice, une augmentation de $262,782.24.

Le crédit affecté à ce service ayant été de $988,370.00, il s'ensuit que le total des dépenses, pour le dernier exercice, a été de $29,499.74 moindre que le crédit voté par le Parlement.

SERVICE DES PHARES.

Le service des phares du Canada se divise comme suit :—La division d'Ontario, comprenant tous les feux à l'ouest de Montréal jusqu'aux Territoires du Nord-Ouest ; la division de Québec, à partir de Montréal, en descendant le fleuve, et comprenant le fleuve et le golfe Saint-Laurent, ainsi que le détroit de Belle-Ile ; la division de la Nouvelle-Ecosse, comprenant l'Ile Saint-Paul, le Cap-Breton, l'Ile de Sable et le Cap Race, Terre-Neuve ; les divisions du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard et de la Colombie-Britannique, comprenant les phares qui se trouvent dans les limites respectives de chacune de ces provinces.

Les divers districts, à l'exception de celui en amont de Montréal, sont sous la direction d'agents qui agissent d'après les instructions du ministère et qui font rapport tous les ans, outre qu'ils communiquent avec le département pour toutes les affaires se rattachant à leurs circonscriptions.

Le nombre total des phares, soit fixes ou flottants, et des postes pour signaux de brume, dans tout le Canada, était de 754 au 30 juin 1903. Les feux proprement dits étaient au nombre de 963. Le nombre de sifflets à vapeur, trompettes pour signaux de brume, cloches et canons, était de 94 ; enfin, il y avait 751 gardiens de phares et mécaniciens préposés aux signaux de brume.

Le rapport de l'ingénieur en chef donne tous les renseignements voulus relativement à la construction des phares, aux réparations, aux levées hydrographiques, etc Ce rapport mentionne les principales réparations, modifications et améliorations faites aux stations déjà existantes, et il est aussi question de nouveaux auxiliaires pour la navigagation. On y traite en outre séparément de tout ce qui a été fait aux différents postes de signaux de brume, soit avec des sifflets à vapeur, des trompettes à air comprimé, et des explosifs. Enfin, pour chaque station où des réparations ont été faites, on trouvera tous les détails nécessaires, sous le nom de chacune de ces stations.

CORRESPONDANCE.

Environ 23,756 lettres et télégrammes ont été reçus dans le département durant le dernier exercice. Chaque lettre a été lue et des réponses ont été envoyées chaque fois que cela était nécessaire. Environ 14,455 lettres ont été expédiés durant la même période.

Ne sont pas compris dans le nombre de lettres reçues ou expédiées les formules, rapports, lettres circulaires, avis pour demandes de soumissions, etc. Ces formules, etc., sont fort nombreuses et requièrent une attention spéciale, vu l'importance des matières auxquelles elles ont trait.

Dans la division des archives de ce département les lettres reçues sont lues avec attention, puis entrées dans un registre et classées systématiquement, après qu'on a eu soin de joindre à chacune d'elles copie de la réponse, de telle sorte qu'on puisse voir au premier coup d'œil de quoi il s'agit.

MARINE MARCHANDE.

On n'a reçu, durant l'année 1903, des préposés à l'enregistrement des navires aux ports du Canada, aucuns rapports relatifs à la marine marchande. Ces rapports sont préparés à la fin de chaque année civile, comme le prescrit l'Acte de la Marine Marchande du Canada, et par conséquent ils ne seront reçus qu'après le mois de janvier.

Les relevés indiquant le nombre des navires portés aux registres du Dominion, à la date du 31 décembre 1903, sont publiés dans le supplément n° 1 de ce rapport. On y verra aussi le nombre des nouveaux navires construits et enregistres de 1874 à 1903 inclusivement.

Le chef de bureau, M. W. L. Magee, s'occupe de ce qui a trait à la marine marchande.

BOUÉES ET BALISES.

La grande étendue des côtes du Canada et les innombrables baies, bras de mer, rivières, lacs, havres et autres eaux navigables qui s'y trouvent, exigent beaucoup de balisage. Il a été nécessaire d'augmenter considérablement le nombre des bouées. Cela a déterminé une augmentation proportionnelle des dépenses,—le montant déboursé de ce chef durant le dernier exercice ayant été de $84,457.82. Les frais augmentent considérablement dans les années où des adjudications importantes sont faites pour l'installation de bouées en acier à signaux, à gaz et autres bouées côtières.

Le département a continué à remplacer les bouées en bois par des bouées côtières en acier, et les résultats obtenus ne peuvent que nous engager à persévérer dans cette voie. Les districts balisés sont au nombre de 340, et il y a en tout 3,600 bouées. On tient avec le plus grand soin, dans un registre spécial, un relevé des hauts-fonds, écueils, récifs et autres points quelconques des chenaux, havres, etc., où des bouées ont été placées de telle sorte qu'on puisse immédiatement, en quelque sorte, toucher du doigt toute bouée dont il aurait été fait mention dans la correspondance.

Le système de balisement à l'entreprise donne la plus grande satisfaction, tant sous le rapport du bon marché que sous celui de l'efficacité. La plupart du temps, ce sont

des officiers mêmes du département qui sont chargés de voir de près à l'exécution pleine et entière des contrats, avec mission de signaler immédiatement à leurs supérieurs tout ce qui leur paraîtrait être une négligence de la part des entrepreneurs. Il y a maintenant environ 200 contrats, dont quelques-uns expireront bientôt, mais il est question d'en conclure d'autres au printemps prochain. Ces contrats sont généralement faits pour trois ans. Les entrepreneurs sont payés tous les six mois, sur attestation de l'officier chargé de la surveillance du service. Il y a cependant des districts où le balisage ne se fait pas à l'entreprise et où ce sont les capitaines de ports qui s'occupent de l'entretien des bouées. Dans ces districts l'on a constaté qu'il était plus avantageux de confier aux préposés des ports le soin de voir au balisage.

Les steamers du gouvernement sont chargés de voir à l'entretien d'un grand nombre de bouées à sifflet, à cloche, et d'autres bouées en fer sur le littoral des différentes provinces, particulièrement le long des côtes de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de la Colombie-Britannique. Ces bouées sont appelées *bouées côtières*, pour les distinguer des bouées des ports. Les dépenses faites de ce chef ne sont pas portées directement au compte du service des bouées, mais figurent dans les frais d'entretien des steamers, qui profitent souvent d'un même voyage pour faire à la fois la visite des phares et des bouées.

Les dépenses se rattachant au service des bouées, pour l'exercice expiré le 30 juin 1903, ont été comme suit :—

Pour la province de Québec, y compris le port de Montréal	$29,122 91
En amont de Montréal, y compris la province d'Ontario	26,713 25
Nouvelle-Écosse	11,881 51
Nouveau-Brunswick	11,189 69
Colombie-Britannique	3,064 63
Ile du Prince-Édouard	2,485 83
Total	$84,457 82

En outre des bouées signalant les endroits dangereux, il y a 68 bouées à gaz : 19 dans la division de Québec, sur le fleuve Saint-Laurent ; 14 entre Montréal et le lac Saint-Pierre ; 27 entre Montréal et Kingston ; 1 entre le passage Pelée, lac Érié ; 1 à l'embouchure de la rivière Détroit ; 3 à Parry-Sound et 3 dans le port d'Halifax.

Les bouées côtières, dont les steamers du gouvernement ont la surveillance sur la côte de la Nouvelle-Écosse, consistent en 23 bouées automatiques à sifflet, 21 bouées à cloche, et 145 bouées d'acier, coniques et de tonnelage. Dans la division du Nouveau-Brunswick, il y a 18 bouées à signaux, 16 bouées d'acier de tonnelage et coniques, et 1 bateau-cloche.

Dans les eaux de l'Ile du Prince-Édouard il y a 3 bouées côtières à signaux et 5 bouées de tonnelage et coniques en acier.

Dans la partie de la province de Québec relevant de la division de Québec, l'on a installé une bouée à sifflet à Manicougan et une bouée à cloche à Matane. Les steamers du gouvernement desservent 69 bouées coniques et de tonnelage en acier dans cette division. On trouvera la liste complète de ces bouées dans le rapport de l'ingénieur en chef.

Le steamer *Shamrock* est employé tout le temps au service des bouées sur le Saint-Laurent entre Montréal et Québec, et le *Scout* a la surveillance des bouées en amont de Montréal. Le nouveau steamer *Druid* dessert les bouées en aval de Québec, et il est aussi attaché au service des bouées à gaz du district de Québec.

Dans la Colombie-Britannique, c'est le steamer *Quadra* qui a fait le service des bouées des côtes. La liste des bouées publiées dans le rapport de l'ingénieur en chef indique le nombre de celles qui sont en acier et donne aussi le nombre des bouées d'autres catégories. L'on n'a pas encore installé, là-bas, de bouées à sifflet. C'est le steamer *Samson*, attaché au service des Travaux publics, qui voit au balisage à l'embouchure de la rivière Fraser.

On a demandé des soumissions l'année dernière pour des bouées d'acier destinées aux différentes divisions, savoir : 2 bouées à sifflets automatiques, 2 bouées à cloche du type Trinité ; 6 bouées à cloche du type de celles dont on se sert aux États-Unis, 22 bouées coniques et 12 bouées de tonnelage pour la division de la Nouvelle-Écosse ; 2 bouées à sifflets automatiques, 3 bouées à cloche du type Trinité, 5 bouée à cloche du type de celles dont on se sert aux États-Unis, 10 bouées coniques et 4 bouées de tonnelage pour la division du Nouveau-Brunswick, 2 bouées coniques pour la division de l'Ile du Prince-Édouard, et 3 bouées destinées à être placées à des endroits du fleuve Saint-Laurent où le courant est rapide. Voici ce qu'ont coûté en moyenne ces différentes espèces de bouées :—

Bouées à sifflet	$815 00
Bouées à cloche du type Trinité	950 00
Bouées à cloche du type de celles dont on se sert aux États-Unis.	571 00
Bouées coniques	212 00
Bouées de tonnelage	103 00

PETROLE POUR LES PHARES.

L'entreprise de la fourniture du pétrole pour les phares a été adjugée, pour l'année 1903, à l'*Imperial Oil Company*, de Montréal.

Le cahier des charges spécifiait expressément que le pétrole devait peser, à la température de 62° Fahrenheit, pas moins de 7.85 liv., et pas plus de 8 livres au gallon. Il devait en outre pouvoir subir l'épreuve d'un feu jaillissant à 115° Fahrenheit.

La quantité de pétrole fournie aux phares en amont de Montréal, durant la saison de 1903, a été de 21,908 gallons mesure impériale, aux phares de la division de Québec, 28,947 gallons ; aux phares de la division de la Nouvelle-Ecosse, 41,700 gallons ; à la division du Nouveau-Brunswick, 11,676 gallons ; à la division de l'Ile du Prince-Edouard, 6,672 gallons.

Le département a aussi acheté de la *Standard Oil Company*, de New-York, pour la division de la Nouvelle-Ecosse, 9,000 gallons de pétrole américain ; pour la division du Nouveau-Brunswick, 5,000 gallons ; pour la division en amont de Montréal, 850 gallons, au même prix qu'à New-York (18¾ sous). Les frais de transport étaient à la charge du département. En outre, 5,810 gallons de pétrole ont été achetés pour la division de la Colombie-Britannique, au prix de 25 centins le gallon.

Les prix, d'après le contrat, sont les suivants :—

Livré à	Le gallon en barils.	Le gallon en caisse.
Sarnia	16½	21¼
Port-Dalhousie	17¾	22
Kingston	18	22½
Montréal	18½	22¾
Québec	18¾	23½
Saint-Jean, N.-B.	18¾	23½
Pictou, N.-E.	19	23¾
Halifax, N.-E.	18¾	23½
Charlottetown, I. P.-E.	19½	24¼

MARINS MALADES ET SANS RESSOURCES.

HÔPITAUX DE MARINE.

En vertu des dispositions du chapitre 76 des Statuts revisés, un droit de deux sous par tonneau net est prélevé sur chaque navire arrivant dans un port quelconque des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard et de la Colombie Britannique, les sommes ainsi perçues constituant le " Fonds des Marins malades ". Les navires de 100 tonneaux et moins s'acquittent de ces droits une fois par année, et les navires de plus de 100 tonneaux trois fois par année.

Un amendement à la dite loi, adopté durant la session du Parlement en 1887, 50-51 Victoria, chapitre 40, exempte du paiement de ces droits les navires qui ne sont pas enregistrés au Canada et qui s'adonnent exclusivement à la pêche ou qui sont en campagne de pêche.

Les recettes pour l'exercice expiré le 30 juin dernier se sont élevées à $64,851.55, soit une diminution de $1,002.28 comparativement à l'année précédente. L'augmentation et la diminution des recettes, pour le fonds des marins malades, se répartissent comme suit dans les diverses provinces :—Nouvelle-Eoosse, augmentation, $1,805.80 ; Nouveau-Brunswick, diminution, $2,055.58 ; Québec, diminution, $1,531.94 ; Ile du Prince-Edouard, diminution, $4,80 ; Colombie-Britannique, augmentation, $676.58.

La loi relative aux marins malades ne s'applique pas à la province d'Ontario, et par conséquent il n'est perçu aucun droit de ce genre dans cette province, bien que le soin des marins malades y donne lieu à quelques menues dépenses. Un crédit est affecté par le Parlement pour subvenir aux dépenses de ce service à Kingston et à Sainte-Catherine, où les marins malades sont recueillis dans les hôpitaux. Durant l'exercice expiré le 30 juin dernier, on a payé dans ces hôpitaux, pour les marins malades, à raison de 90 cts par jour.

Dans la province de Québec, les dépenses se rattachant à l'hospitalisation des marins malades se sont élevées à $8,600.03, soit $72.41 de plus que l'année précédente. Les recettes totales pour toute la province se sont montées à $18,231.98, soit $1,531.94 de moins que l'année précédente.

Au port de Montréal, les marins malades sont soignés à l'Hôpital Général et à l'hôpital Notre-Dame, d'après un arrangement conclu par ce département, et il est payé 90 cts par jour pour le traitement et la pension de chaque malade. Les droits perçus

au port de Montréal pour le fonds des marins malades, durant le dernier exercice, se sont élevés à $7,745.98.

Au port de Québec, les marins malades sont reçus à l'hôpital Jeffery Hale et à l'Hôtel Dieu, et il est payé 90 cts par jour pour le traitement et la pension de chaque malade. Les droits perçus à Québec se sont chiffrés par $7,773.58.

Les frais d'hospitalisation des marins malades dans la province du Nouveau-Brunswick, pour le dernier exercice, se sont élevés à $6,619.14, soit $2,358.48 de moins que l'année précédente. Les droits perçus se sont montés à $11,174.56, soit $2,055.58 de moins que l'année précédente. Il y a des hôpitaux de marine à Miramichi, Richibouctou et Bathurst.

Dans la province de la Nouvelle-Ecosse, il existe des hôpitaux de marine aux ports de Yarmouth, Pictou, Sydney, Lunenburg et Pointe-Tupper. Les dépenses totales se rattachant au traitement des malades dans cette province, pour le dernier exercice, se sont élevées à $25,391.31, et les recettes à $22,573.35.

A Halifax, des arrangements ont été conclus avec les administrateurs de l'hôpital général Victoria pour qu'ils reçoivent les marins malades à raison de 90 cts par jour pour la pension et le traitement.

Dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, les frais d'hospitalisation des marins malades se sont élevés, pour le dernier exercice, à $1,279.91, et les droits perçus ont rapporté $450.04.

Des arrangements ont été faits avec les administrateurs des hôpitaux de Charlottetown et de l'Ile du Prince-Edouard pour le traitement des marins malades aux mêmes conditions que dans les autres provinces du Canada.

Dans la province de la Colombie-Britannique, il a été dépensé $6,159.58 pour les marins malades et infirmes, et les droits perçus se sont élevés à $12,575.22.

L'hôpital de marine de Victoria est sous la direction d'un médecin qui reçoit $300 par année pour ses services. Le gardien reçoit $500 par année. On alloue en outre à ce médecin $5 par semaine pour la pension et le traitement de chaque marin malade. L'éclairage, le chauffage, etc., sont à la charge du gardien.

Dans les ports de la province de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Britannique et de l'Ile du Prince-Edouard, où il n'y a pas d'hôpitaux, les marins malades sont confiés aux soins du principal officier de douane de l'endroit, pourvu toutefois que le navire auquel appartiennent ces marins ait acquitté les droits suivant la loi. Une circulaire a été transmise le 7 février 1891, les autorisant à recueillir les marins malades et à les faire soigner dans les ports où les navires font escale, pourvu que les droits aient été au préalable acquittés dans un port quelconque.

Durant le dernier exercice, on a dépensé la somme de $598.67 pour secours aux marins naufragés et sans ressources, ainsi que l'autorise la loi relative aux marins naufragés et sans ressources (*Sick and Distressed Mariners Act*).

Les dépenses totales faites pour les marins malades et invalides et pour les hôpitaux de marine, se sont élevées à $48,151.48. Le crédit affecté à ce service par le Parlement était de $50,000. Les droits perçus se sont chiffrés par $64,851.55.

Les recettes et les dépenses de ce service, depuis 1869, ont été comme suit :—

	Recettes.	Dépenses.
	$ c.	$ c.
Pour l'exercice terminé le 30 juin 1869	31,353 78	26,987 64
" " 1870	31,410 46	27,029 34
" " 1871	29,683 41	28,971 22
" " 1872	34,911 64	34,947 60
" " 1873	37,136 10	41,016 43
" " 1874	41,500 16	59,778 90
" " 1875	37,801 46	50,684 76
" " 1876	41,287 66	48,828 49
" " 1877	43,739 21	51,647 94
" " 1878	44,665 07	43,780 90
" " 1879	37,779 57	42,729 36
" " 1880	42,523 20	42,160 91
" " 1881	49,779 72	40,667 52
" " 1882	45,951 47	39,359 11
" " 1883	45,573 42	36,249 65
" " 1884	48,667 07	39,553 58
" " 1885	39,068 39	44,501 57
" " 1886	40,848 05	50,377 62
" " 1887	42,334 92	37,447 35
" " 1888	41,669 64	36,447 85
" " 1889	39,306 29	41,320 59
" " 1890	47,881 75	41,729 11
" " 1891	43,829 68	35,155 12
" " 1892	45,381 92	33,498 83
" " 1893	46,190 69	35,052 37
" " 1894	49,105 40	38,403 94
" " 1895	42,815 74	38,332 55
" " 1896	45,751 61	36,683 36
" " 1897	54,358 10	35,931 19
" " 1898	54,552 81	34,526 83
" " 1899	57,365 79	37,353 29
" " 1900	59,971 84	32,743 30
" " 1901	59,783 34	34,944 93
" " 1902	65,853 83	51,827 12
" " 1903	64,851 55	48,151 48
Total	1,584,684 74	1,406,827 55

INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

Le nombre total des bateaux à vapeur dans le Canada, d'après les rapports transmis au département, est de 1,633, dont 120 ont été ajoutés à la flotte durant l'année. Le total du tonnage brut est de 283,326.51. Les droits d'inspection ont produit $27,813.09 ; les droits pour brevets de mécaniciens, $935 ; et les droits pour l'inspection des chalands de remorque, $140,—soit un total de $28,888.09 pour inspection de bateaux et brevets de mécaniciens. Le total net de la recette portée au crédit du fonds pour l'année précédente s'est élevé à $38,458.92.

Les dépenses totales d'inspection se sont élevées à $30,172.09, soit une augmentation de $2,678.29 sur l'année précédente.

Les lois refondues se rapportant à l'inspection des bateaux à vapeur sont entrées en vigueur le 1er janvier 1899.

Le rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur forme l'annexe n° 12.

Voici un état comparatif des recettes et des dépenses relatives à l'inspection des bateaux à vapeur :—

——	Recettes.	Dépenses.	——	Recettes.	Dépenses.
	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.
Pour l'exercice expiré le 30 juin 1870	12,521 29	7,379 18	Pour l'exercice expiré le 30 juin 1891	21,644 72	22,183 76
" 1871	10,369 96	8,321 00	" 1892	20,994 84	22,736 59
" 1872	11,710 43.	8,500 00	" 1893	25.295 35	24,386 95
" 1873	15,412 75	11,205 54	" 1894	24,835 47	25,961 36
" 1874	15,603 19	10,291 58	" 1895	24,630 56	26,385 88
" 1875	15,011 90	12,199 81	" 1896	24,002 32	26,321 27
" 1876	13,811 24	13,081 86	" 1897	25,094 95	26,837 83
" 1877	15,858 42	12,073 01	" 1898	31,525 40	26,342 29
" 1878	12,431 25	13,228 28	" 1899	33,854 45	28,035 49
" 1879	12,331 16	13,076 46	" 1900	36,474 83	27,965 92
" 1880	15,424 02	11,854 34	" 1901	34,967 37	29,247 59
" 1881	16,905 49	12,211 65	" 1902	38,458 92	27,493 80
" 1882	15,277 78	14,835 97	" 1903	28,888 09	30,172 09
" 1883	12,577 36	16,209 02			
" 1884	15,371 79	21,893 28	A déduire la dépense	666,243 37	664,033 21
" 1885	13,343 66	23,235 04	de la recette.	664,033 21	
" 1886	14,087 76	21,775 57			
" 1887	12,701 20	22,837 80	Balance restant au	2,210 16	
" 1888	12,550 14	21,430 45	crédit du fonds.		
" 1889	12,576 18	22,313 03			
" 1890	19,859 18	20,989 52			

L'Acte d'inspection des bateaux à vapeur de 1898 a été modifié, et il ne sera plus perçu de droits pour l'inspection des navires canadiens. Le Gouverneur en Conseil, cependant, peut réimposer les droits d'inspection s'il le juge à propos.

L'Acte, tel que modifié, n'exempte pas les bateaux à vapeur étrangers des droits d'inspection, à moins qu'ils n'appartiennent à un pays qui n'exige rien pour inspecter les navires canadiens. Le Gouverneur en Conseil peut décreter qu'aucun droit ou taxe ne sera prélevé sur les bateaux à vapeur de ce pays naviguant entre celui-ci et le Canada Il est de plus prescrit que lorsqu'un pays autre que le Canada a des lois d'inspection pour les bateaux à vapeur analogues à la loi d'inspeetion du Canada, le Gouverneur en conseil peut décréter que les bateaux à vapeur de tel pays qui sont porteurs de certificats d'inspection de la part des autorités qu'il appartient dans tel pays, lesquels certificats d'inspection ne sontpas expirés, ne seront assujétis à l'inspection que dans la mesure nécessaire pour convaincre les inspecteurs canadiens que l'état du bateau à vapeur, ses chaudières, ses machines et ses appareils de sauvetage sont conformes aux énoncés de l'acte d'inspection en cours ; mais nul tel certificat d'inspection ne sera accepté comme valide au Canada qui ne sera pour un bateau à vapeur d'un pays dont les lois accordent aux bateaux à vapeur canadiens qui naviguent entre le Canada et ce pays le même privilège qui est par le présent accordé aux bateaux à vapeur du dit pays.

L'Acte, tel que modifié, est intitulé "Acte modifiant l'Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, 1898." Il a été sanctionné le 13 août 1903.

Un Acte à l'effet de modifier de nouveau l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur de 1898 a été adopté et sanctionné le 24 octobre 1903. Il se lit comme suit :—

Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada décrète :—

1. Le premier paragraphe de l'article 27 de l'*Acte d'inspection des bateaux à vapeur*, 1898, est modifié par addition à sa teneur des mots suivants ;—

" Pourvu, néanmoins, que dans tous les cas où il sera fait usage d'huile comme combustible pour la production de force motrice sur des bateaux à vapeur, l'huile qui supportera l'épreuve de deux cents degrés Fahrenheit sans prendre feu puisse être acceptée, si elle est convenablement emmagasinée, avec des précautions propres et suffisantes de sûreté, pour prévenir les dangers de feu et d'explosion par cette huile, à la satisfaction de l'inspecteur des bateaux à vapeur."

Suit une liste des noms des inspecteurs des chaudières et machines, et des coques et de l'équipement des bateaux à vapeur :—

Noms.	Fonction.	Adresse.
Edward Adams	Président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur	Ottawa.
M. P. McElhinney	Inspecteurs des coques et des équipements	"
I. J. Olive	" "	St. John, N.-B.
S. R. Hill	" "	Halifax, N.-E.
William Evans	" "	Toronto, Ont.
M. R. Davis	" "	Kingston.
Philippe Duclos	" "	Sorel.
R. Collister	" "	Victoria, C.-B.
John Dodds	Inspection des chaudières et machines	Toronto, Ont.
E. W. McKean	" "	"
T. P. Thompson	" "	Kingston, Ont.
Wm. Laurie	" "	Montréal, P.Q
L. Arpin	" "	"
J. Samson	" "	Québec, P.Q.
J. P. Esdaile	" "	Halifax, N.-E
J. A. Thomson	" "	Victoria, C.-B.
G. P. Phillips	" "	Rat-Portage, Ont.
Frank M. Richardson	" "	Vancouver.
Douglas Stevens	Inspecteur des steamers de l'État	Halifax.

SERVICE EXTÉRIEUR—DIVISION DE LA MARINE.

Voici quel était le nombre des personnes attachées au service extérieur de la Marine à la date du 30 juin 1903 :—

Surintendant des phares et gardiens de phares, etc., dans l'Ontario et en amont de Montréal 194

Employés à l'agence de Québec, gardiens de phares et gardiens de sifflets de brume, équipages des phares flottants, etc., à Montréal et en aval de cette ville, dans la province de Québec 174

Agent, commis, messager, surintendant des phares, gardiens de phares, gardiens de sifflets de brume, employés aux postes de secours, etc., dans la Nouvelle-Écosse 246

Agent, commis, messager, surintendant des phares, gardiens de phares, gardiens de sifflets de brume, etc., au Nouveau-Brunswick 108

Agent, contremaître des travaux, messager et gardiens de phares dans l'Ile du Prince-Édouard 50

Agent et gardiens de phares dans la Colombie-Britannique....	37
Officiers et équipages des steamers et navires du gouvernement, y compris le service de la protection des pêcheries.....	459
Patrons des bateaux de sauvetage.....	26
Inspecteurs de bateaux à vapeur	19
" d'expéditions de bétail.....	3
Examinateurs des aspirants capitaines et seconds.....	15
Fonctionnaires et serviteurs dans les hôpitaux de marine.....	20
Préposés à l'engagement des matelots.....	35
Capitaines de ports.....	225
Préposés aux observatoires, observateurs météorologiques, etc., recevant des appointements.....	170
Hydrographes et ingénieurs à Ottawa.....	10
Receveurs d'épaves.....	45
Gardiens de quais.....	100
Total.....	2,027

L'année précédente, le nombre des employés était de 1,916. A part les 2,027 fonctionnaires ci-dessus mentionnés il y a 76 préposés à l'enregistrement des navires qui agissent sous la direction de ce département, mais qui sont en même temps receveurs des douanes dans les divers ports d'enregistrement et ne reçoivent aucune rémunération pour l'inscription des bâtiments. Il y a par tout le Canada 95 jaugeurs ou inspecteurs de navires qui relèvent de ce département et dont les services sont rétribués à même les sommes qui leur sont payées pour droits d'inspection, bien qu'un bon nombre de ces inspecteurs fassent partie du personnel des douanes, De plus, par arrêtés ministériels du 21 avril et du 2 décembre 1874, le premier officier de douane de chaque port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouvenu-Brunswick, de la Colombie-Britannique et de l'Ile du Prince Edouard, où il n'y a pas d'agence maritime spéciale, est censé être le commissaire du port. Il perçoit tous les droits et prépare les relevés annuels pour ce département. qui lui donne pour cela toutes les instructions nécessaires.

BREVETS DE CAPITAINES ET SECONDS.

Le rapport du lieutenant Reginald Salmon, président du Bureau des examinateurs des aspirants capitaines et seconds forme l'annexe n° 17 du présent rapport.

Pendant l'exercice expiré le 20 juin 1903, 299 candidats au grade de capitaine pour la navigation intérieure et le cabotage ont été examinés, et sur ce nombre 30 ont échoué ; 133 candidats au grade de second (cabotage et eaux intérieures) ont subi un examen et 9 d'entre eux n'ont pu obtenir leur brevet. Pour la navigation au long cours, 4 aspirants capitaines sur 13, 5 aspirants seconds sur 18, et 2 aspirants sous-seconds sur 23, ont échoué.

Le montant total reçu des candidats, sous forme de droit, durant l'exercice expiré le 30 juin 1903, a été de $5,790.50, et le montant dépensé a cet égard s'est chiffré par $4,968.36, laissant une balance de $822.14 au crédit de ce chapitre du budget.

Le crédit voté pour ce service était de $5,000, de sorte qu'il est resté une balance de $31.64 non dépensée.

Le tableau suivant indique les dépenses qui ont été faites et les recettes qui ont été encaissées de ce chef depuis 1871 :

—	Dépenses.	Recettes.	—	Dépenses.	Recettes.
	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.
Pour l'exercice expiré le 30 juin 1871	1,410 45		Pour l'exercice expiré le 30 juin 1891.	4,255 24	2,586 00
" " 1872.	4,312 07	1,344 00	" " 1892.	4,363 88	2,194 00
" " 1873.	6,466 18	4,963 00	" " 1893.	4,116 99	2,484 00
" " 1874.	4,520 19	2,995 00	" " 1894.	3,721 33	2,907 04
" " 1875.	5,696 62	2,715 00	" " 1895.	3,758 29	3,974 50
" " 1876.	4.672 08	2,021 87	" " 1896.	4,062 82	2,307 50
" " 1877.	4,050 00	1,740 50	" " 1897.	3.536 29	3,754 00
" " 1878.	4,249 76	1,296 50	" " 1898.	3,335 40	4,800 00
" " 1879.	4,250 12	1,334 50	" " 1899.	3,568 26	4,486 50
" " 1880.	4,253 43	1,547 00	" " 1900.	3,750 69	4,221 50
" " 1881.	3,888 41	1,333 50	" " 1901.	3,720 25	4,808 24
" " 1882.	3,965 19	1,152 50	" " 1902.	3,305 59	5,288 52
" " 1883	4,021 20	1,314 00	" " 1903.	4,968 36	5,790 50
" " 1884.	3,909 59	9,437 50			
" " 1885.	4,324 15	2,897 00	Dépenses	138,123 92	97,626 97
" " 1886.	5,245 28	2,152 00	Recettes.....	97,626 97	
" " 1887.	4,855 98	2,172 00			
" " 1888.	5,060 96	3,220 80	Excédent des dépenses sur les recettes	40,496 95	
" " 1889.	4,381 04	2,202 00			
" " 1890.	4,117 83	2,186 00			

STEAMERS DE L'ÉTAT.

" MINTO."

Le *Minto* est un steamer de fer de 225 pieds de longueur, 32.6 pieds de largeur et 20.6 pieds de profondeur. Son tonnage brut est de 1,089 et son tonnage net, 371. Sa force effective est de 2,900 chevaux-vapeur, et sa force nominale 216.11. Il est commandé par le capitaine Andrew Finlayson et a un équipage de 39 hommes. Le 1er juillet 1902, le *Minto* se trouvait au quai, à Charlottetown, et l'on était à inspecter et à nettoyer ses machines, comme d'habitude. Le steamer resta à Charlottetown pour faire les préparatifs voulus pour sa campagne d'hiver jusqu'au 11 décembre, alors qu'il commença à faire le service entre Charlottetown et Pictou. Il fit ce service (trois voyages par semaine) jusqu'au 22 décembre. Comme à cette date-là la baie Hillsboro était remplie de glace, le capitaine jugea imprudent de continuer à naviguer dans ces parages et plaça le steamer sur la route de Georgetown-Pictou.

Le 27 décembre, le *Minto* reçut l'ordre de porter secours à la goélette *Evolution*, qui était en dérive dans la baie Hillsboro et dont l'équipage était, à ce que l'on disait, en danger de périr. La goélette fut trouvée sous voile en eaux assez profondes, juste en dehors du port de Charlottetown, et fut remorquée jusqu'au quai le 28 décembre. Le *Minto* continua ensuite à faire le service entre Georgetown et Pictou jusqu'au 14 janvier. A cette date-là, il quitta Georgetown pour se rendre à l'île Amet, où un pavillon de détresse avait été arboré au haut du phare. Une chaloupe fut envoyée à la station du phare et l'on apprit que les services d'un médecin étaient requis pour la femme et deux des enfants du gardien du phare qui étaient très malades. Le *Minto* reprit alors ses voyages réguliers. Le 13 février, il fut envoyé au secours du *Stanley*, qui était pris dans les glaces.

Le *Minto* ne put atteindre le *Stanley*, mais il laissa sur la glace du charbon et des vivres, ainsi qu'un cheval et un traîneau pour transporter ces munitions au *Stanley*. Le steamer arriva à Georgetown le 26 février, et le 28 il repartit pour prêter aide au *Stanley*, mais le 2 mars, en essayant de briser la masse de glace qui enveloppait le *Stanley*, les ailes de son propulseur se brisèrent et il se trouva désemparé. La mer s'étant calmée, les équipages des deux steamers se mirent à l'œuvre pour dégager le *Stanley* et réussirent à le faire le 17 mars. Le *Minto* fut conduit à la remorque par le *Stanley* jusqu'à Pictou, où il arriva le 18 mars. Un contrat fut immédiatement passé avec une maison d'Halifax pour le remplacement des ailes du propulseur qui avaient été brisées. Les réparations furent terminées le 27 mars.

Le *Minto* reprit alors ses voyages entre Pictou et Georgetown. Du 31 mars au 11 avril il fit le service entre Charlottetown et Pictou.

Le *Minto* fut ensuite désarmé, et le 27 avril il fut placé sur la cale marine à Pictou, où sa carène fut inspectée et peinturée. Une fois cela fini, le steamer retourna, le 21 mai, à Charlottetown, où il resta jusqu'au 12 juin. Il remplaça ensuite un des steamers de la Compagnie de navigation à vapeur qui avait été mis en cale de radoub à Pictou. Le *Minto* continua à transporter les dépêches et les passagers jusqu'au 26 juin.

Durant l'hiver de 1902-1903, le *Minto* a fait 44 voyages complet, set ses recettes se sont chiffrées par $11,249.53.

"STANLEY."

Le *Stanley* est un steamer de fer, commandé par le capitaine Angus Brown. Son équipage comprend 36 hommes. Voici quelles sont ses dimensions : longueur, 207 pieds ; largeur, 32 pieds ; profondeur de la carène, 19 pieds. Tonnage brut, 914 ; tonnage net, 395.

Le 1er juillet 1902, ce steamer était à faire le service des phares et des bouées dans la division de la Nouvelle-Ecosse. Le 18 octobre, le *Stanley* quitta Halifax et retourna à Charlottetown, où il fut inspecté par l'inspecteur des steamers de l'Etat. L'on commença alors à réparer les machines et la coque, comme cela se fait tous les ans. Les réparations furent commencées le 24 octobre et furent terminées le 11 décembre, date à laquelle le steamer partit pour Pictou afin de faire du charbon. Il prit à bord 150 tonnes de houille, mais par suite d'une grève dans les mines il ne put avoir tout l'approvisionnement qu'il lui fallait et fut en conséquence retardé plusieurs jours. Le *Stanley* arriva à Summerside le 18 décembre et commença immédiatement à faire le service entre cette ville et le Cap Tourmente.

Du 18 décembre au 10 janvier 1903, des voyages réguliers furent faits entre Summerside et le Cap Tourmente. Lundi, le 12 janvier, le *Stanley* quitta Summerside à 7 hrs du matin, mais il fut pris dans les glaces au large de Vache Marine. Le rapport quotidien du capitaine sur l'état de la température et de la glace se lit comme suit :—

" Dans la première partie de cette journée, violente tempête avec neige, vent sud-est. A 3 hrs du matin, il commença à pleuvoir, à 7 hrs du matin, la pluie cessa ; gros vent et temps couvert. Avons rencontré de gros blocs de glace dans le port et la baie de Summerside ; le navire s'y est frayé un passage avec difficulté. A midi, le navire fut pris dans d'épaisses masses de glace. A 2 h. 25 de l'après-midi il réussit à se dégager. A 3 h. de l'après-midi, les glaces commençèrent à s'amonceler sur les côtés et en arrière du navire.

Le 13, " nous avons parcouru une distance d'un mille. A 6 h. de l'après-midi, le navire fut encore pris dans les glaces. A 3 h. 50 de l'après-midi, il se dégagea. A 4 h. 10 de l'après-midi, une épaisse masse de glace enveloppa le navire."

Le 14, " des voitures arrivèrent et transportèrent les dépêches et les passagers sur le rivage. Le 16, le steamer était encore pris dans les glaces ; ceux qui avaient été chargés de faire le débâclage constatèrent que les banquises enfonçaient à une profondeur de 14 pieds en certains endroits. Le 17, l'équipage fut occupé à couper et à éloigner la glace. Côté de sabord du steamer fut beaucoup bossué par la pression des glaces, le 13. Le 20, steamer encore pris dans les glaces ; équipage occupé à faire le débâclement. Le 23, des hommes avec des chevaux partirent de Summerside pour porter secours au *Stanley*. Le 24, au cours d'une tempête de neige, la masse de glace qui enserrait le *Stanley* se détacha, entraînant le navire avec elle."

Le steamer dériva dans le détroit de Northumberland avec le banc de glace qui le tenait prisonnier, ayant été emporté à un moment donné vers l'est jusqu'à Merigomish. Le 30 janvier, un officier du ministère fut envoyé avec un équipage et avec de la dynamite pour faire sauter la glace. La dynamite eut seulement pour effet de faire de petits trous. La nappe de glace dans laquelle le *Stanley* était pris avait environ 2 milles de longueur sur 1 mille de largeur, et enserrait tellement le navire qu'il était impossible de faire fonctionner ses machines et son propulseur. Des tentatives furent faites à diverses reprises pour briser la glace au moyen d'explosifs envoyés du rivage par l'agent du ministère.

Le *Minto* se porta au secours du *Stanley* le 19 février et déposa sur la glace 45 tonnes de charbon, qui furent transportées par les matelots dans la cale du *Stanley ;* il laissa aussi quelques provisions. Le *Minto* ne put atteindre le *Stanley* et retourna à Georgetown. Une autre tentative fut faite par le *Minto* pour atteindre le *Stanley*, mais les ailes de son propulseur se brisèrent dans les glaces et il se trouva désemparé. Le baleinier *New-foundland* fut envoyé à la rescousse des deux steamers. Il quitta Port Hawkesbury et contourna l'île du Cap-Breton, mais il ne put se rendre à l'endroit où se trouvaient nos navires.

Le Conseil du Commerce de Charlottetown et le gouvernement local dépêchèrent des hommes pour aider à dégager le *Stanley*, mais ces hommes ne rendirent pas beaucoup de services. Le *Stanley* était presque dégagé lorsque les hommes envoyés par le Conseil de Commerce arrivèrent. La dynamite que l'on avait apportée pour faire sauter la glace qui emprisonnait le *Stanley* fut de peu d'utilité. Le temps doux et les efforts des équipages réunis du *Minto* et du *Stanley* permirent à ce dernier de se dégager avec la seule force de ses propres machines.

Le *Stanley* sortit des glaces le 17 mars et commença à remorquer le *Minto* vers Pictou.

Afin que l'on ne manquât pas de provisions à bord, quelques-uns des hommes d'équipage furent envoyés à terre au mois de janvier. Le capitaine, les officiers et les autres membres de l'équipage étaient exténués lorsque le *Stanley* fut finalement retiré de sa fâcheuse position. Le *Stanley* arriva à Georgetown le 18 mars et commença immédiatement à faire le service entre ce port-là et Pictou. Il continua à naviguer entre ces deux localités jusqu'au 7 avril. Le steamer reçut alors ordre de se rendre à Summerside pour briser la glace dans la baie. Après avoir rempli la tâche qui lui avait été

assignée, il se rendit à Charlottown, où on le désarma afin de réparer ses machines et ses chaudières.

Le *Stanley* a fait 17 voyages complet entre Summerside et le Cap Tourmente, et ses recettes ont été de $1,304.96. Ce steamer a fait 12 voyages complets sur la route de Pictou-Georgetown, et ses recettes sur cette route se sont chiffrées par $2,865.76. Recettes totales, $4,170.72.

Le capitaine Brown fut prié de donner son avis sur la praticabilité de la route de Summerside-Cap Tourmente. Dans son rapport il fit remarquer qu'il avait eu une occasion exceptionnelle de juger de la praticabilité de cette route pendant que le *Stanley* dérivait au milieu du banc de glace qui le tenait prisonnier, et il exprima l'opinion qu'il aurait été impossible de maintenir le service sur la route en question après le 13 janvier 1903, même si le steamer n'avait pas été pris dans les glaces.

Des soumissions furent demandées pour réparations à la coque du *Stanley*. Par suite de leur long usage, les plaques au-dessus de la ligne de flottation s'étaient ébrêchées. Le cahier des charges comportait le remplacement de ces plaques, la pose de couples intermédiaires et le renforcissement des plaques entre les couples.

Du côté de sabord, 18 cornières furent posées dans la chambre des machines et 13 dans la soute au charbon, et d'autres cornières de renforcissement furent solidement rivées aux plaques.

Du côté de bâbord, 14 cornières furent posées dans la cabine d'arrière et 5 dans la chambre des machines. Dans la soute au charbon à l'arrière les cornières et les pièces de renforcissement furent enlevées et remplacées. Les plaques furent rajustées et les couples courbes furent aussi rajustés et assujettis aux plaques.

Le vieux tuyau de cheminée fut enlevé et remplacé par un autre.

Les machines furent réparées et leurs pièces rajustées.

Les travaux faits à la coque et le nouveau tuyau de cheminée ont coûté $3,975. Les réparations aux machines ont été effectuées à la journée et, les mécaniciens du steamer furent employés en même temps que des machinistes. Le coût des travaux mécaniques, indépendamment des ouvrages faits par les mécaniciens, a été de $2,433.42, soit un total de $6,408.42 pour la réparation des machines et de la coque.

"LADY LAURIER."

Le *Lady Laurier* est un steamer d'acier à hélices jumelles qui est commandé par le capitaine P. C. Johnson et dont l'équipage se compose de 46 hommes en tout. Voici quelles sont ses dimensions : longueur, 214.9 pieds ; largeur, 34.2 ; profondeur, 17.2. Tonnage brut, 1,051.04 ; tonnage net, 413.20.

Le *Lady Laurier* a remplacé le *Newfield*, qui avait fait naufrage dans la division de la Nouvelle Ecosse. Le rapport pour 1902 contient quelques notes au sujet de sa construction. Le steamer a été construit pour le prix de $184.983, mais des modifications et améliorations y ont été subséquemment faites, ce qui a porté les dépenses s'y rattachant à $192,465.91, y compris l'équipement.

Un équipage fut choisi et envoyé de Halifax à Glasgow pour amener le steamer ici. Le *Lady Laurier* quitta Greenock le 23 décembre 1902. Sur la côte d'Irlande le temps devint très orageux, mais le steamer n'en continua pas moins sa route. Cependant, la

tempête augmentant en violence, le capitaine jugea prudent de se mettre à l'abri et retourna à Greenock le 29 décembre, après avoir été 6 jours en mer.

Le steamer avait été avarié en cette occasion, et après l'avoir examiné l'on décida de le réparer. Pendant qne s'effectuaient les réparations, certaines améliorations qui avaient été suggérées par l'ingénieur en chef furent faites au navire. Cela eut pour effet de retarder le départ du steamer et d'augmenter considérablement les dépenses.

Lorsque les travaux furent terminés, le *Lady Laurier* partit pour Halifax, où il arriva le 22 février.

Le 24 février, le steamer fut nettoyé et peinturé, et l'on y embarqua des provisions. Le 6 mars, le *Lady Laurier* fut envoyé à l'île de Sable avec des vivres, et à son voyage de retour il approvisionna de charbon quelques-unes des stations. Le steamer fut ensuite amarré au quai, à Halifax, et l'appareil à câble qu'il y avait à bord et qui avait été apporté d'Ecosse fat enlevé et emmagasiné. Le 17 mars, le steamer commença à mettre en place les grosses bouées automatiques et continua à faire ce service jusqu'au 8 mai, alors qu'il fut de nouveau envoyé à l'île de Sable, La mer était extrêmement grosse lorsque le *Lady Laurier* arriva à l'île de Sable, et il fut forcé de rester à l'ancre au large de l'île jusqu'au 16 mai, alors que les provisions furent débarquées.

Le steamer fit le service des phares et des bouées jusqu'au 23 mai. A partir de cette date il fut employé au service de la protection des pêcheries jusqu'au 27 mai, alors qu'il reprit le service des phares. Il fit un autre voyage à l'île de Sable, amenant deux chevaux qui avaient été importés de Belgique; ces chevaux furent débarqués sur l'île le 13 juin. Le steamer continua à faire le service des phares et des bouées jusqu'au 27 juin, alors qu'on l'amarra au quai à Halifax afin d'inspecter ses machines et ses chaudières. Une fois cette inspection finie, le *Lady Laurier* reprit le service des phares et des bouées vers l'ouest.

Ce nouveau steamer est considéré comme un navire très puissant et très étanche, mais malheureusement il lui est arrivé des accidents qui ont causé des dommages considérables à sa coque et à ses machines,—notamment, lors de la violente tempête qu'il a essuyée sur l'océan Atlantique et ensuite au large de Lockport, où, paraît-il, une bouée s'était déplacée.

"ABERDEEN."

L'*Aberdeen* est un steamer de fer à hélice de 180 pieds de longueur, 31 pieds de largeur et 16 pieds de profondeur. Son tonnage brut est de 574 et son tonnage net 266. Son capitaine est Sigismond Bélanger et son équipage comprend 36 hommes en tout.

Le 1er juillet 1902, l'*Aberdeen* fut occupé à ravitallier les phares du fleuve et du golfe Saint-Laurent. Le 23, il se rendit à Pictou afin de faire du charbon pour son voyage de retour à Québec. Il arriva à ce dernier endroit le 31 juillet. Les chaudières furent nettoyées et des munitions pour les stations de phares furent embarquées. Le steamer quitta Québec le 15 août avec des approvisionnements pour les phares du fleuve Saint-Laurent et du détroit de Belle-Ile. Après que ces approvisionnements eurent été délivrés, l'*Aberdeen* se rendit à Pictou, où ou le mit en cale de radoub afin de gratter et de peinturer sa carène. Une fois cela fini (23 septembre) le steamer fit du charbon.

L'*Aberdeen* arriva à Québec le 28 septembre, et ses chaudières furent de nouveau nettoyées et réparées. Des munitions furent mises à bord et le steamer fit un autre voyage au cours duquel il avitailla les phares du fleuve et du golfe Saint-Laurent et de

l'île d'Anticosti. L'avitaillement des stations de phares dans le détroit de Belle-Isle et sur la côte de Terre-Neuve fut terminé le 3 novembre, et l'*Aberdeen* se rendit ensuite à Sydney pour faire du charbon. Il visita les îles de la Madeleine et y débarqua des provisions, après quoi il retourna dans le fleuve Saint-Laurent ; chemin faisant, il leva la bouée automatique de Manicougan. L'*Aberdeen* arriva à Québec le 17 novembre. Le 25, il alla avitailler quelques phares dans le fleuve Saint-Laurent, puis il se mit en route pour l'Ile du Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse.

Le bouée à cloche et les autres bouées du Cap Tourmente, N.-B., furent transportées à Charlottetown, où l'*Aberdeen* arriva le 1er décembre. Les trois bouées automatiques sur la côte de l'Ile du Prince-Edouard furent levées par lui et débarquées au quai de Charlottetown. L'*Aberdeen* se rendit ensuite à Pictou pour y faire du charbon et pour commencer son service dans la division de la Nouvelle-Ecosse. Ce service consista à lever et à remettre en place les bouées côtières automatiques et à avitailler les phares de la division de la Nouvelle-Ecosse. Le steamer fut occupé, pendant l'hiver, à lever, à peinturer et à remettre en place les bouées et à avitailler les phares et les stations de sifflets de brume dans cette division. L'*Aberdeen* délivra aussi des provisions sur l'île de Sable.

Le steamer quitta la division de la Nouvelle-Ecosse le 26 avril et partit pour Charlottetown, plaçant quelques bouées en route. Il retourna dans la division de Québec le 30 avril.

Diverses réparations furent ensuite faites au steamer. Des approvisionnements furent mis à bord pour les phares de la division de Québec, et l'*Aberdeen* quitta Québec le 8 juin. Il fut occupé à faire le service des phares dans ce district jusqu'au 1er juillet.

"LANDSDOWNE."

Le *Landsdowne* est un steamer de bois, commandé par le capitaine George W. J. Bisset. Son équipage se compose de 34 hommes. Voici quelles sont ses dimensiens : longueur, 188 pieds ; largeur, 32 pieds ; profondeur, 15 pieds. Tonnage brut, 680 ; tonnage net officiel, 463.

Du 1er au 26 juillet, le *Lansdowne* fut occupé à faire les services des phares et des bouées dans la division du Nouveau-Brunswick. Ensuite, il transféra son champ d'opérations dans la division de la Nouvelle-Ecosse. Il fit le service régulier des phares et des bouées dans cette division jusqu'au 19 septembre, date à laquelle il retourna à Saint-Jean. Il reprit ensuite le service des phares et des bouées dans la division du Nouveau-Brunswick et continua à desservir cette division jusqu'au 17 janvier, alors qu'il fut dégréé et l'équipage congédié.

Pendant que le *Lansdowne* était dégréé on le plaça sur la cale d'Hilyard, où sa carène fut calfatée et enduite d'une couche de peinture de sulfate de cuivre. L'on fit aussi peinturer le pont et les autres parties du navire à l'intérieur et à l'extérieur.

Le *Lansdowne* fut mis en commission le 1er mai, et à partir de cette date jusqu'à la fin de l'exercice il fit le service des phares et des bouées dans la division du Nouveau-Brunswick.

Des soumissions furent demandées pour de nouvelles chaudières principales, une chaudière auxiliaire et des réservoirs pour ce steamer. L'entreprise fut adjugée à M. James Fleming au prix de $10,955.

"BRANT."

Le *Brant* est un steamer en bois de 100 pieds de longueur, 19 pieds de largeur et 8 pieds de profondeur. Son tonnage brut est de 141 et son tonnage net 57. Il est commandé par le capitaine D. Mackinnon et son équipage comprend 12 hommes.

Le *Brant* fut occupé à faire le service des phares dans la division de l'Ile du Prince-Edouard depuis le commencement de l'exercice jusqu'au 14 août, date où on le plaça sur la cale de radoub à Pictou afin de renouveler le sabot de sa quille, qui avait été rongé par les tarets. Une fois cela terminé, le steamer retourna à Charlottetown et commença à faire le service de la protection des pêcheries le 19 août. Il continua a faire la police sur les fonds de pêche jusqu'au 27 de ce mois là.

Le *Brant* fit ensuite le service des phares et de la protection des pêcheries jusqu'au 29 octobre, et à partir de cette date il fut occupé à desservir les phares et les bouées jusqu'au moment où il fut dégréé.

Le *Brant* fut mis en hivernage le 10 décembre et l'équipage fut congédié. Pendant que le steamer était dégréé, ses machines et ses apparaux furent réparés par les méca niciens. Une couverture voûtée fut placée à l'extrémité d'avant du navire afin d'empêcher l'eau d'inonder ses ponts, lorsque la lame le prend debout.

Le 15 mai, le *Brant* quitta Charlottetown et se rendit à Pictou pour faire du charbon et pour remorquer le laboratoire biologique de Canso à ce dernier endroit. Il fit ensuite le service des phares et des bouées jusqu'au 4 juin, date où on l'envoya à Pictou pour lui poser une nouvelle mèche de gouvernail et pour lui faire subir d'autres menues réparations. Lorsque ces réparations furent terminées, le steamer remorqua le laboratoire biologique jusqu'à Malpèque, et en revenant il fit escale à Cascumpec afin d'installer la bouée conique destinée à indiquer le meilleur passage sur la barre. Le *Brant* retourna ensuite à Charlottetown, et l'équipage fut occupé à le nettoyer et peinturer jusqu'à la fin de l'exercice.

"DRUID."

Comme je le dis dans mon rapport de l'année dernière, le *Druid* a été construit par Fleming et Ferguson, de Paisley, Ecosse. La soumission des constructeurs était de $110,960, mais l'on décida par la suite de changer la position des chaudières, et d'en mettre deux côte à côte et une en avant, au lieu de trois côte à côte. Ce changement entraîna une dépense supplémentaire de $2,314.30, soit en tout $113,274.30.

Le *Druid* est un steamer à hélices jumelles. Ses dimensions sont comme suit : 160 pieds de longueur, 30·1 pieds de largeur, et 12·5 de profondeur depuis le fond de cale jusqu'au pont du milieu. La profondeur, depuis les côtés au milieu jusqu'au bas de la quille, est de 13·38 pieds. La chambre des machines a 50·8 pieds de longueur. Le tonnage brut est de 503·26 tonneaux, et le tonnage net officiel, 148·55. Machines à triple détente et indépendantes ; diamètre des cylindres 13″, 21″ et 34″, course du piston 34″, pression ordinaire 180 liv.

Le *Druid* a un équipage de 29 hommes.

Ce steamer fut construit pour remplacer l'ancien *Druid*, qui avait été condamné. Il fut occupé dans la division de Québec, principalement à mettre en place et à lever les bouées automatiques, à gaz et autres. Il commença à faire le service le 7 août 1902.

Il avitailla quelques-uns des phares et transporta des ouvriers et des matériaux pour réparer la jetée permanente de la Traverse d'en haut. Le *Druid* termina sa tâche pour la saison de 1902 le 5 décembre et fut conduit dans ses quartiers d'hiver le 6. Il reprit le service le 20 avril 1903, et fut occupé pendant le printemps à placer les bouées et à transporter des matériaux, etc., aux phares et à la jetée de la Traverse d'en haut. Le *Druid* continua à faire ce service jusqu'au 1er juillet.

Ce steamer est parfait dans son genre et convient très bien au service qu'il fait. Il a subi quelques réparations au cours de l'année 1903.

" BAYFIELD."

Ce steamer s'appelait autrefois *Lord Stanley*, et fut acheté dans l'automne de 1901 de M. George T. Davie, de Lévis, P.Q., au prix de $50,000. Voici quelles sont ses dimensions : longueur, 140 pieds ; largeur au maître-bau, 24.1 ; profondeur depuis le fond de cale jusqu'au plafond au milieu du navire, 11.35 ; Tonnage brut, 276.31 ; tonnage net officiel, 85.58. Il fut construit en Ecosse. C'est un navire à hélices jumelles, avec machines composées à triple détente, à effet direct et à cylindres renversés ; diamètres, 12¾.20 et 33 ; course du piston, 24 pouces ; force, 160 chevaux-vapeur.

Ce navire fut acheté pour faire les relèvements dans le lac Supérieur. L'ancien *Bayfield* n'était pas d'une dimension suffisante et était sous les autres rapports impropre à ce service. Le *Lord Stanley* fut conduit de Québec à Toronto, et le long de la route l'on constata que c'était un très puissant steamer ; il lutta avec succès contre les glaces qu'il y avait alors dans le fleuve Saint-Laurent et le canal de Soulanges.

Au moment où le steamer sortait du dock à Toronto, il lui arriva un sérieux accident ; son gouvernail fut emporté et sa poupe fut considérablement endommagée. Les réparations coûtèrent $3,200.

Au commencement de l'année 1902, le *Bayfield* fut frété au ministère pendant toute la saison de navigation.

Il fallut faire des changements au steamer afin que l'on pût s'en servir pour les levés hydrographiques. Ces changements furent effectués dans le chantier de Sorel et coûtèrent $15,950.77 ; cela comprend l'installation d'un matériel d'éclairage à l'électricité, l'aménagement de cabines et d'une salle d'ordinaire et le gréage.

Le *Bayfield* est un navire qui convient parfaitement au service qui lui a été assigné. Il est étanche, solide et confortable.

L'on jugea à propos de changer le nom du *Lord Stanley* en celui de *Bayfield* afin de conserver le même nom au steamer attaché au service hydrographique, et aussi parce qu'un des navires de service l'hiver entre l'Ile du Prince-Édouard et la terre ferme s'appelle *Stanley*.

Le *Bayfield* fut gréé à Montréal et partit le 26 mai pour la lac supérieur. Les relèvements furent commencés vers le milieu de juin, sur la rive septentrionale, à partir de la rivière aux Pigeons en allant vers l'est, y compris la baie du Tonnerre et les îles avoisinantes. Un levé de cette rive et des îles à l'est, jusqu'au cap du Tonnerre, fut complété ,et à peu près la moitié de l'étendue des eaux dans ces parages fut sondée. Le steamer fut ensuite conduit à Owen-Sound, dans la baie Georgienne, où il hiverna.

"QUADRA."

Le *Quadra* est un steamer en fer de 174 pieds de longueur, 31.1 de largeur et 31.6 de profondeur. Son tonnage brut est de 573.30 et son tonnage net 265.25. Il est commandé par le capitaine John T. Walbran et son équipage se compose de 21 hommes.

Du 1er juillet au 10 septembre 1902, le *Quadra* fut occupé à faire le service des phares et des bouées entre Victoria et Vancouver. Ensuite des relèvements furent faits avec le col. Anderson, ingénieur en chef du ministère, le capitaine Gaudin et M. Denison à bord. Au cours de ce voyage un emplaeement fut aussi choisi pour le phare de l'Ile Léonard. Après cela, le steamer reprit le service des phares et continua à transporter des approvisionnements et des matériaux aux différentes stations jusqu'au 8 octobre, alors que l'honorable M. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, embarqua à bord et visita plusieurs endroits dans les eaux de la Colombie-Britannique. Le 10 octobre, le *Quadra* re remit à avitailler les phares et fut occupé à cela jusqu'au 29 de ce mois, alors que l'équipage commença à construire une balise à Kynumpt. Le 30, le steamer fit une croisière sur les pêcheries, et le 31, l'équipage termina la construction de la balise.

Le 1er novembre, le *Quadra* reprit le service des phares et y fut occupé jusqu'au 2 décembre, alors qu'il transporta M. Keefer, ingénieur local du ministère des Travaux Publics, et MM. Myer et Johnson à Port-Hardy, afin de leur permettre de choisir un emplacement pour un quai et de faire les sondages nécessaires. Le *Quadra* retourna à Victoria le 10 décembre et continua à desservir les phares et les bouées jusqu'au 3 janvier. Il fut ensuite chargé de transporter à leurs postes respectifs les officiers rapporteurs pour l'élection dans la circonscription de Burrard ; au cours de ce voyage il lui fallut aller au nord jusqu'à Port-Simpson. Cette mission fut terminée le 17 janvier. Le *Quadra* continua ensuite à visiter les phares, avec l'agent du ministère à bord. Le 22 janvier, il prit à son bord l'officier rapporteur Mowatt et les autres officiers employés à l'élection ; il dut encore se rendre jusqu'à Port-Simpson.

Cette mission spéciale fut terminée le 16 février, et le *Quadra* fut alors conduit dans ses quartiers d'hiver pour le peinturer et réparer ses machines. Tout l'ouvrage fut fait par l'équipage, et le 16 mars le steamer fut de nouveau mis en commission et recommença à approvisionner les phares. Le 30 mars, il prit à son bord les commissaires chargés de tenir une enquête sur les difficultés qui s'étaient élevées entre les patrons et les ouvriers dans la Colombie-Britannique. Le professeur Klotz, astronome du gouvernement canadien, fut canduit à Bamfield le même jour. Du 4 avril au 9 mai le steamer fit le service des phares, et fut mis ensuite en bassin de radoub. La carène fut examinée et, sauf un peu de vase, elle fut trouvée en parfaite condition, la composition employée ayant formé un émaillage qui protégea les plaques. Le 16 mai le steamer quitta le bassin, et du 18 mai au 2 juin il fut occupé à transporter à divers endroits le juge Hunter et les autres commissaires qui avaient été chargés de faire une enquête sur les difficultés qui étaient survenues entre les patrons et les ouvriers. Ensuite, le *Quadra* fit le service des phares et des bouées jusqu'au 1er juillet.

"SCOUT."

Le steamer *Scout* fut transféré du ministère des Chemins de fer et Canaux à notre département et fut employé pendant une saison à faire le service des bouées entre

Montréal et Kingston. Ce steamer n'avait pas une longueur ni une force suffisantes pour remplir la tâche qui lui avait été assignée.

On décida de faire allonger le navire de 25 pieds et de faire reconstruire sa proue sur un modèle différent. Les entrepreneurs furent invités à soumissionner pour ces travaux. Des soumissions furent reçues pour l'allongement de la coque et l'entreprise fut adjugée à la maison " Davis Dry Dock Company ", de Kingston, pour la somme de $6,000. Des pièces d'acier arquées furent posées sur les côtés du steamer et une salle d'ordinaire fut aménagée sur le gaillard d'avant. Des améliorations furent aussi faites à la cabine.

Deux nouvelles machines composées furent installées dans le steamer, une en avant et l'autre en arrière, moyennant $3,300 en espèces et la livraison des vieilles machines aux entrepreneurs.

Le steamer est pourvu d'un matériel d'éclairage à l'électricité et d'un réflecteur qui ont coûté $1,600.

Le *Scout* commença son service le 20 avril 1903 et fut occupé à desservir les bouées à gaz jusqu'à la clôture de la saison de navigation. Ce navire ne laisse rien à désirer depuis que les changements dont je viens de parler y ont été faits.

Les dimensions du *Scout* sont maintenant comme suit : longueur, 103.6 ; largeur, 25.6 ; profondeur, 9.2. Son tonnage brut est de 175.65 et son tonnage net officiel de 169.85.

" RESERVE."

Le *Reserve* est un petit steamer dont le tonnage brut est de 48.74 et le tonnage net officiel, 35.71. Il a une machine à haute pression. Diamètre du cylindre, 13 pouces ; longueur de course du piston, 14 pouces ; force, 30 chevaux-vapeur. Sa longueur est de 61.08 pieds, sa largeur, 15.03 et son tirant d'eau 5½ pieds. Ce steamer s'appelait autrefois *Alaska*, mais son nom a été changé en celui de *Reserve*. On s'en sert pour curer les biefs entre Montréal et Kingston et aussi pour touer le chalan préposé à la pose des bouées. Le *Reserve* a été acheté pour la somme de $3,000. Il est en bon état et convient au service qui lui a été assigné.

L'on a jugé nécessaire d'employer un steamer d'un faible tirant d'eau pour curer les chenaux.

" ANCIEN BAYFIELD."

L'*Ancien Bayfield*, dont on s'était servi pour faire des relèvements dans la baie Georgienne, le lac Huron, le lac Ontario et le lac Erié, ne convenait plus à ce service, et le ministère l'a vendu pour $3,250. Avant de le vendre on a fait inspecter ses machines et sa coque, et ceux qui avaient été chargés de faire cette inspection ont fait rapport qu'il faudrait une somme d'argent considérable pour le mettre en bon état. Outre cela, ce steamer était beaucoup trop petit pour le lac Supérieur.

L'*Ancien Bayfield* fut construit en 1863 et acheté par le département en 1884.

" MAISONNEUVE."

Le *Maisonneuve*, qui portait autrefois le nom de *Glady's*, est un bateau à hélice de 75.7 pieds de longueur, 9.7 pieds de largeur au maître-bau et 7.3 pieds de profondeur de

cale. Ses machines sont composées. Diamètre des cylindres, 7 5-8 et 14 pouces ; longueur de course du piston, 14 pouces ; force, 9 chevaux-vapeur. Le tonnage brut de ce steamer est de 26.01 et son tonnage net 17.69.

Le *Maisonneuve* a été acheté avec tout son équipement (chaloupes, agrès, apparaux et machines) pour la somme de $8,500. Son service consiste à croiser dans le chenal entre Montréal et Québec, et à voir si les bouées sont toujours en place ; lorsque des balises se déplacent ou que des changements sont devenus nécessaires, il doit avertir de la chose les officiers et l'équipage du *Shamrock*. Le *Shamrock* est pourvu de tous les appareils nécessaires pour lever et placer les bouées et fait constamment ce service.

" VIATOR."

Le *Viator* est un bateau à gazoline de 41 pieds 6 pouces de longueur et de 5 pieds de largeur. Son tirant d'eau sous la roue est de 2 pieds et 8 pouces. Il est pourvu d'une machine à gazoline à 2 cylindres et a une vitesse de 16 milles à l'heure.

Ce bateau surveille le balisage sur le fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Kingston. On a jugé nécessaire de l'acheter afin que le *Scout*, qui est chargé de placer, de remplacer et de lever les bouées, pût faire son service sans interruption. Le prix payé a été de $2,150.

Le *Viator* peut être employé au besoin dans le service de la protection des pêcheries sur les lacs d'en haut, et selon toute probabilité, l'on s'en servira pour cela occasionnellement.

" SHAMROCK."

Le *Shamrock* est un chalan à vapeur de 117 pieds de long, 25 pieds de large et 9 pieds 7 pouces de profondeur. Son tonnage brut est de 237 et son tonnage net 161. Il a un équipage de 12 hommes en tout, y compris M. U. P. Boucher, ingénieur préposé au balisage, qui est en charge du navire et dirige ses mouvements.

Ce steamer fait le service des bouées entre Montréal et Québec, sur le fleuve Saint-Laurent ; son capitaine est S. Sauvageau.

Le *Shamrock*, pendant qu'il était dans ses quartiers d'hiver à Sorel, a été inspecté et les réparations nécessaires y ont été faites pour son service du printemps. Il a été occupé pendant toute la saison à placer les bouées entre Montréal et Sorel. Outre cela, il a transporté des matériaux pour la construction de phares.

Au mois de septembre, le *Shamrock* fut mis en bassin de radoub ; son hélice fut réparée et sa poupe fut blindée à la ligne de flottaison, comme l'avait été sa proue en 1901.

Le steamer continua ensuite son service jusqu'au 2 décembre, alors qu'il fut conduit dans ses quartiers d'hiver.

Etat des frais d'entretien des steamers du gouvernement, division de la Marine, de 1884 à 1903.

Année.	Frais d'entretien.	Année.	Frais d'entretien.
	$ c.		$ c.
1883-84	122,816 25	1893-94	142,487 42
1884-85	148,864 26	1894-95	129,899 80
1885-86	130,759 83	1895-96	150,519 41
1886-87	141,424 42	1896-97	136,940 11
1887-88	150,659 19	1897-98	117,644 39
1888-89	126,629 33	1898-99	145,270 75
1889-90	114,959 20	1899-1900	180,975 45
1890-91	111,437 03	1900-1901	195,484 75
1891-92	127,406 28	1901-1902	241,060 98
1892-93	146,521 77	1902-1903	279,348 06

STEAMERS ET ROUTES D'HIVER.

En 1903, le ministre de la Marine et des Pêcheries décida que l'on continuerait à mettre en communication, en hiver, Summerside, I. P.-E., et Cap-Tourmente, N.-B. Le *Stanley* commença à desservir ces deux localités le 18 décembre et fit des voyages (aller et retour) jusqu'au 10 janvier 1903. Le steamer quitta Summerside le 12 janvier et eut beaucoup de difficulté à sortir du port. Il prit plusieurs heures à parcourir une distance de 6 milles. De grandes quantités de glaces descendaient le golfe Saint-Laurent ; à la la hauteur du cap de la Vache Marine le *Stanley* fut pris dans les glaces et ne put aller plus loin.

Des efforts furent faits, mais en vain, pour dégager le *Stanley*. Les glaces s'étaient amoncelées autour et au-dessous du steamer, et il était impossible de faire fonctionner son propulseur. Le 14 janvier, un vaste champ de glace se détacha du rivage, entraînant avec lui le navire. Sous l'influence du vent et de la marée le *Stanley* fut ballotté dans le détroit jusqu'au 17 mars, et sans les glaces qui l'enveloppaient il se serait certainement échoué.

Ce fut là pour le capitaine une bonne occasion d'observer la glace et les conditions météorologiques dans les environs du cap Tourmente, dans le port de Summerside, et de fait jusqu'à Merigomish vers l'est.

Plusieurs tentatives furent faites pour dégager le *Stanley* avec ue la dynamite, mais sans succès.

Le 12 février, le *Minto* réussit à débarquer du charbon et des vivres à un mille du *Stanley*, et ces munitions furent transportées à bord. Le 28 février, le *Minto* fit un nouvel effort pour atteindre le *Stanley*, mais les ailes de son propulseur se brisèrent et il se trouva désemparé.

Le 18 mars, le *Stanley*, grâce aux efforts des équipages réunis des steamers et au temps doux qu'il faisait, se dégagea des glaces et remorqua ensuite le *Minto* jusque dans le port de Pictou, où les ailes du propulseur du *Minto* furent renouvelées.

Lors d'un débat à la Chambre, vous aviez promis de visiter l'Ile du Prince-Edouard et d'examiner les routes suivies par les steamers pour mettre en communication cette île et la terre ferme. Nous sommes partis ensemble d'Ottawa le 28 novembre et nous

nous sommes rendus à Pictou, d'où le *Minto* nous a conduits à Charlottetown, à Summerside, au Cap-Tourmente et à Georgetown.

Voici le rapport que je vous ai présenté au sujet de ce voyage d'inspection :—

L'honorable R. PRÉFONTAINE,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Ayant eu l'avantage de vous accompagner sur le steamer *Minto* lorsque vous avez inspecté les voies de communication entre la terre ferme et l'Ile du Prince-Edouard, j'ai l'honneur de faire rapport que j'ai observé avec soin la situation géographique des divers ports des deux côtés du détroit de Northumberland entre lesquels le *Minto* et le *Stanley* font le service en hiver.

J'eus aussi l'avantage de prendre part aux discussions qui eurent lieu à ce sujet et d'entendre les représentations faites aux assemblées des Chambres de Commerce de Pictou, Charlottetown, Georgetown et Summerside, qui avaient été convoquées dans le but de vous rencontrer, et où les vues des hommes publics et des négociants les plus marquants furent exprimés sur les meilleures routes à suivre.

De plus, je rencontrai l'agent et les autres fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries, ainsi que les capitaines Finlayson et Brown, et je leur demandai leur opinion sur les routes les plus favorables et les plus praticables à choisir pour l'hiver prochain.

Ils n'eurent aucune hésitation à me dire qu'il n'est possible de maintenir la communication entre Sommerside et le Cap-Tourmente que lorsque l'hiver est exceptionnellement doux, et que dans les hivers ordinaires la route tant pour le *Stanley* que pour le *Minto* est impraticable. Les dangers auxquels les steamers sont exposés par suite du faible espace dans lequel ils peuvent se mouvoir en mer lorsque les glaces s'accumulent en grosses masses sont nombreux ; de plus, le port de Summerside est d'un accès difficile lorsque la glace se forme, à cause de l'étroit chenal que les steamers du tirant d'eau du *Stanley* doivent suivre s'ils ne veulent s'échouer.

La jetée au Cap-Tourmente est exposée à son extrémité du large, et c'est seulement quand il y a peu de glace qu'un steamer peut débarquer ou embarquer une cargaison.

Aux assemblées des Chambres de Commerce de Pictou et de Charlottetown, et des associations du comté de King, l'on insista fortement pour que les routes les plus commodes et les plus avantageuses pour l'île en général fussent choisies, mais aucune des résolutions n'était en faveur de la route de Summerside-Cap-Tourmente, à l'exception de celle adoptée par la Chambre de Commerce de Summerside.

Au cours des nombreuses entrevues que j'ai eues avec les expéditeurs et les importateurs de l'Ile du Prince-Edouard, j'ai pu me convaincre que l'opinion publique était contre la route de Summerside-Cap-Tourmente, avec les facilités qui existent aujourd'hui pour maintenir un service d'hiver régulier.

Il n'y a pas de doute que l'interruption de la communication entre Summerside et le Cap-Tourmente, due à la soudaine apparition d'immenses masses de glaces flottantes dans les environs de Summerside et dans le district de Northumberland, a eu des effets désastreux pour le commerce et le transport des passagers.

Après une étude attentive des événements se rattachant aux tentatives faites, l'hiver dernier, pour maintenir la communication entre Summerside et la terre ferme, j'ai acquis la conviction que les difficultés étaient insurmontables et que le capitaine Brown n'était pas responsable de ce qui est arrivé au *Stanley* ; au contraire, il a apporté beaucoup de vigilance et de prudence dans l'accomplissement de ses devoirs, et a fait des efforts surhumains pour dégager son navire des glaces pendant les deux mois qu'il a été ballotté dans le détroit.

Respectueusement soumis,

F. GOURDEAU.

SERVICE DES BATEAUX BRISE-GLACES ENTRE LE CAP TRAVERSE ET LE CAP-TOURMENTE.

Les équipages des bateaux brise-lames furent engagés au commencement de février et firent leur première traversée le 5 de ce mois-là. Quatre bateaux quittèrent le Cap-Traverse et 4 partirent du Cap-Tourmente, et le service se continua jusqu'au 24 mars, alors que le service postal fut transféré aux steamers desservant la route de Georgetown.

Huit bateaux, avec 6 hommes chacun, furent occupés à traverser sur la glace dans le détroit; 4 quittaient une des rives dans la matinée et 4 partaient en même temps de la rive opposée; l'on se rencontrait généralement vers le milieu du détroit. Le poids de la malle-poste alloué pour chaque bateau était de 500 livres, mais ce poids n'a pas été transporté à chaque traversée. Les lettres et les colis postaux expédiés de l'Ile du Prince-Edouard ont rarement excédé 1,200 livres par voyage. Les recettes brutes de tous les bateaux se sont élevées à $615.25. Les dépenses se sont chiffrées par $6,211.28, y compris les frais de transport des malles-poste et des bateaux brise-glaces du lieu d'atterrissement sur la glace cotière aux remises des bateaux.

Passagers transportés durant les 2 mois	246
Malles transportées, livres	103,950
Bagages transportés, livres	175

STATIONS DE SAUVETAGE.

Il y a 28 stations de sauvetage en Canada. Dans la plupart de ces stations l'exercice se fait deux ou trois fois par mois, le plus souvent deux fois par mois. Les hommes reçoivent $2 pour chaque exercice, et des suppléments leur sont payés chaque fois qu'ils viennent en aide à des marins naufragés.

A la Longue-Pointe, lac Erié, les hommes résident en permanence à la station de sauvetage pendant les mois de septembre, octobre et novembre; ils logent dans une maison confortable, où les naufragés peuvent aussi trouver un asile. Ils reçoivent $40 par mois durant ces trois mois-là, et on leur alloue un supplément de salaire pour les exercices qu'ils font chaque semaine pendant les autres mois de la saison de navigation.

Consecon.—L'équipe de la station de Consecon reçut avis qu'un chalan à vapeur était en détresse près de Presqu'Ile. La chaloupe de sauvetage fut transportée par des attelages à une distance de 12 milles, puis lancée; mais comme le temps était très sombre il fut impossible de trouver le chalan. L'on n'a pu savoir pour quelle raison ce navire était en détresse. Le patron de la chaloupe de sauvetage et ses hommes reçurent une gratification supplémentaire.

Port-Stanley.—Cette station a été pourvue d'une nouvelle chaloupe à ressac, avec rames. Ordre a été donné de niveler la remise des chaloupes, qui s'était affaissée au centre. Dans mon rapport de l'an dernier j'ai fait mention du sauvetage de l'équipage du *Mineral State* par les hommes de la station de Port-Stanley. Le gouvernement américain donna une montre d'or avec chaîne au patron de la chaloupe de sauvetage et une médaille d'or à chacun des hommes d'équipage. Le capitaine du remorqueur *Gordon Brown*, qui avait prêté aide à l'équipage de la chaloupe de sauvetage, reçut une montre

d'or avec chaîne. Ces récompenses furent présentées aux hommes par Mde Wilson, épouse du Dr Wilson, de Thomas. Le col. Burke, consul des Etats-Unis, fit un petit discours en cette circonstance.

KINCARDINE, ONT.—Une station de sauvetage a été établie à Kincardine, Ont., au cours de l'année 1903. Cette station est située au coin du dock, du côté opposé du ruisseau qui se trouve près du phare. Des soumissions furent demandées pour la construction d'une remise à chaloupe, et l'entreprise fut adjugée à M. John Watson au prix de $458. Thomas McGaw est patron de l'équipage et il a 6 hommes avec lui, soit un total de 7. Une chaloupe de sauvetage a été construite à Collingwood et Kincardine.

YARMOUTH, N.-E.—La goélette *M. J. Solays* s'échoua sur le Cap Fourchu le 31 novembre 1902. Le patron et les hommes d'équipage de la chaloupe de sauvetage de Yarmouth se portèrent au secours de l'équipage de la goélette et on leur alloua le prix d'un exercice pour leurs services.

ANSE-AU-HARENG, N.-E.—Cette station a été beaucoup améliorée par la construction d'un brise-lames au large de la remise des chaloupes et le renouvellement des coittes. M. John Morrison, de Shelburne, a été chargé de construire une nouvelle chaloupe Beebe-McLellan se redressant automatiquement, qui sera envoyée à l'Anse-au-Hareng aussitôt qu'elle sera achevée.

ANSE-DE-DUNCAN, N.-E—Cette station a été pourvue d'une nouvelle chaloupe à ressac se vidant automatiquement.

SCATTARIE, N.-E.—La station de Scattarie a été pourvue d'une nouvelle chaloupe à ressac se vidant automatiquement.

ILE AUX PHOQUES, N.-E.—La petite chaloupe de sauvetage, qui ne pouvait tenir la mer et qui avait été mal construite, a été condamnée et remplacée par une chaloupe Beebe-McLellan se redressant automatiquement.

On trouvera a l'annexe n° 8 un rapport du capitaine Bloomfield Douglas sur les diverses stations de sauvetage, et une liste de toutes ces stations et de toutes les chaloupes qui y sont attachées.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.

Trois nouvelles stations ont été établies dans la Colombie-Britannique, 9 dans les Territoires du Nord-Ouest, 12 dans l'Ontario, 3 dans Québec, 1 dans la Nouvelle-Ecosse et dans le détroit de Davis, Labrador.

Il y a maintenant en Canada, à Terre-Neuve et aux Bermudes 338 stations météorologiques où l'on se sert d'instruments fournis par le gouvernement fédéral. A 256 de ces stations les observateurs font le service gratuitement et envoient des bordereaux mensuels au bureau central. A 42 stations, situées principalement dans les territoires lointains du nord et aux phares du golfe St-Laurent, on alloue de légères gratifications aux observateurs. A 40 stations distribuées à distances à peu près égales par tout le pays, trois observations ou plus sont faites tous les jours, et les observateurs reçoivent des appointements. De 36 de ces stations sont télégraphiés, chaque jour, à Toronto, deux rapports qui servent à la préparation des bulletins quotidiens. Des rapports climatologiques sont publiés, chaque rapport contenant un sommaire des observations faites à

près de 350 stations. Une revue météorologique annuelle pour Toronto, une revue mensuelle pour le Canada et un bulletin météorologique mensuel sont aussi publiés.

Les pronostics sont d'une grande utilité pour le public, et ils sont maintenant publiés pour toutes les régions du Canada. Les signaux de tempêtes ont été arborés à presque tous les ports, tant sur les côtes maritimes que sur les grands lacs.

Tandis que les pronostics et les avis de tempêtes reçoivent la plus grande attention, les études et les recherches au sujet des changements magnétiques et des phénomènes météorologiques se poursuivent activement.

Les pronostics et les avis des tempêtes ont été publiés comme d'habitude, et 1,190 avertissements ont été télégraphiés de Toronto. Sur ce nombre 1,104 se sont trouvés être exacts, soit une proportion de 92.8 pour 100. Les marins font grand cas de ces avertissements de prochaines tempêtes, et les expéditeurs s'en trouvent aussi fort bien.

Des observations séismologiques ont été faites à l'aide des appareils séismographiques établis à Toronto et à Victoria. Les observations de l'observatoire magnétique de Toronto, ainsi que celles du service météorologique, sont données au long dans le rapport de Mr R. F. Stupart, qui forme l'annexe n°. 6 du présent rapport.

SERVICE DES SIGNAUX.

Les rapports des surintendants des services des signaux, à Québec et à Halifax, contiennent des renseignements précieux pour les gens de mer. Mr J. U. Gregory est le surintendant de ce service à Québec, et le lieutenant George Butler remplit les mêmes fonctions à Halifax.

Le gouvernement canadien a fait des arrangements avec la société du Lloyd, en vertu desquels les stations de signaux suivants, entretenus par le Canada, ont été comprises dans le réseau des stations du Lloyd qui envoient des rapports. Les ordres expédiés au Lloyd peuvent être transmis aux navires par ces stations de signaux aux mêmes termes et conditions qu'aux stations de signaux du Lloyd, et les signaux transmis par les navires à ces stations canadiennes de signaux, sont communiqués au Lloyd pour être publiés dans la liste du Lloyd et dans la *Gazette Maritime*, de la même manière que s'il s'agissait de rapports provenant des stations mêmes de signaux du Lloyd.

LISTE DES STATIONS.

Belle-Isle.	Baie-du-Château.
Cap-Ray, Terre-Neuve.	Pointe-Sud-Ouest, Anticosti.
Ile-Saint-Paul, Cap-Breton.	Pointe-Ouest "
Cap Saint-Laurent.	Cap-Rosier, côte de Gaspé.
Pointe-aux-Bruyères, Anticosti.	Pointe-Renommée "
Pointe-Amour, Forteau.	Cap-de-la-Madeleine "
Ile-Amherst, Iles de la Madeleine.	Pointe-Sud "

Les armateurs ont demandé au gouvernement d'établir des signaux de nuit, et la question est actuellement à l'étude.

Le réseau des télégraphes de l'Etat a été prolongé, durant lu dernière saison, jusqu'au détroit de Belle-Isle, le long de la côte nord du golfe Saint-Laurent, et Belle-Isle même a été reliée par câble avec le réseau télégraphique de la côte.

Le département de la Marine et des Pêcheries a fait des arrangements en vertu desquels tous les navires montants, exhibant leur numéro officiel, seront immédiatement signalés par les stations maritimes du fleuve et du golfe Saint-Laurent. Ces dépêches seront alors, sitôt reçues, affichées dans les bureaux de la Compagnie du télégraphe *Great North-Western* de la rue Saint-Pierre, à Québec, et du *Board of Trade*, à Montréal.

Les rapports relatifs à la température et aux glaces seront envoyés deux fois par jour, comme auparavant, et seront affichés de la même manière.

Des arrangements ont aussi été conclus pour envoyer répétition de tous les rapports à la station des pilotes de la Pointe-au-Père, afin que les pilotes puissent être promptement avisés de l'endroit où se trouvent les navires arrivant de la haute mer.

Une station télégraphique a été établie par le gouvernement canadien au phare de Pointe-Amour, et cette station est comprise dans la liste des stations de signaux de marine dont les rapports devront être affichés à Québec et à Montréal.

Enfin, des stations de télégraphie sans fil ont été établies par la Compagnie de Télégraphie sans fil Marconi (à responsabilitée limitée) à Belle-Isle et à la Baie-du-Château, et ces stations sont maintenant comprises dans la liste des signaux de marine.

On trouvera ci-annexés les rapports des surintendants.

NAUFRAGES ET ACCIDENTS.

Durant les douze mois finissant le 30 juin 1903, il a été signalé à ce département 237 accidents, arrivés soit à des navires de mer anglais et canadiens dans les eaux canadiennes, soit à des navires de long cours canadiens dans les eaux étrangères, le tout représentant un tonnage net de 162,297 tonneaux. Autant qu'il a été possible de le constater, le chiffre des pertes, soit partielles ou totales, et portant sur les navires et les cargaisons, a été de $409,991. Par contre, il s'est produit fort peu d'accidents dans la navigation intérieure, et ces accidents ont été insignifiants.

On a signalé à ce département 32 pertes de vies. On trouvera dans le supplément n° 1 du présent rapport un relevé de tous les naufrages et accidents.

SINISTRES DANS LE FLEUVE ET LE GOLFE SAINT-LAURENT.

Des enquêtes ont été tenues sur les accidents arrivés aux navires suivants : steamer *Carrigan Head*, s. *Iberian*, s. *Protector*, s. *Stord*, barque *Sardhana*, remorqueur à vapeur *Mersey*, s. *Manchester Trader*, s. *Dominion*, s. *Dominion* et s. *Bergenhus*.

Par suite de l'impossibilité de faire venir les témoins, il n'y a pas eu d'enquête au sujet des sinistres subis par les navires suivants : steamer *Norwegian*, s. *Loughring Home*, s. *Hibernian*, s. *Lake Manitoba*, s. *Mount Royal*, s. *Pomeranian*, voilier *Alacrite* et s. *Topaze*.

Parmi les sinistres sur lesquels une enquête a été tenue, les capitaines ont été déclarés responsables de 4, les pilotes de 3, et les autres peuvent être attribués aux périls de la navigation.

L'objet que l'on avait en vue en faisant des enquêtes était d'établir sur qui pesait la responsabilité des sinistres. Le ministère, dans ces dernières années, a fait beaucoup

d'efforts pour rendre la route du Saint-Laurent aussi sûre que possible. L'on était convaincu, au département, que plusieurs des accidents qui survènaient dans les eaux relativement calmes du fleuve étaient dus à la négligence des capitaines et des pilotes, et les enquêtes faites en 1902 et en 1903 ont démontré qu'il en était bien ainsi. Nous voulons que les armateurs et les expéditeurs sachent sur qui il faut faire retomber la responsabilité de ces désastres. En 1902, les sinistres n'étaient pas dus à l'inefficacité des aides de la navigation ni à l'insuffisance de l'équipement des navires, mais bien à l'incurie et à l'ignorance des capitaines et des pilotes. On a puni les coupables en suspendant leurs brevets.

On a fait d'importantes modifications à l'*Acte des sinistres maritimes*, afin de le rendre plus effectif ; voici en quoi consistent ces modifications :—

1. Le ministre peut nommer un commissaire attitré pour tenir des enquêtes au lieu d'un enquêteur pour chaque cas particulier, comme cela se faisait autrefois.

2. Il n'est plus nécessaire de fournir un exposé de l'affaire à l'accusé, avant l'ouverture de l'enquête, lorsque son brevet est en jeu. Après que l'inculpé a reçu un rapport ou un exposé de l'affaire et qu'il a eu l'occasion de présenter une défense, son brevet peut être suspendu ou révoqué.

3. Une enquête peut être tenue sur l'échouement de tout navire, qu'il ait été avarié ou non.

Les capitaines Archibald Reid et John Temple ont été nommés assesseurs pour un terme de trois ans, et le lieut. Salmon a été nommé commissaire pour tenir des enquêtes sur les sinistres maritimes.

On trouvera plus loin le rapport du commissaire Salmon et des assesseurs au sujet des accidents arrivés aux navires dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent, avec les dépositions des personnes qu'ils ont interrogées. (Voir annexe n° 4.)

EXPÉDITIONS DE BÉTAIL.

M. E. B. Morgan, qui remplissait, conjointement avec M. George Pope, la charge d'inspecteur des expéditions de bétail, est décédé le 18 décembre 1902 et a été remplacé par M. Delorme. Le rapport de MM. Pope et Delorme fait voir que le nombre total de bêtes à cornes expédiées du port de Montréal en Europe pendant l'année 1903, jusqu'au 24 novembre, a été de 147,201 ; moutons, 61,017. C'est la plus forte expédition de bétail qui ait jamais été faite dans ce port. Le nombre de chevaux expédiés du même port durant l'année 1903 a été de 373.

De Saint-Jean, N.-B., il a été expédié 37,453 bêtes à cornes, 19,310 moutons et 115 chevaux.

De Halifax, entre le 15 janvier et le 30 novembre, 3,856 bêtes à cornes, 426 moutons et 17 chevaux ont été expédiés.

De Charlottetown il a été expédié 1,928 moutons en Europe, mais il en a été exporté aux Etats-Unis un bien plus grand nombre qui n'ont pas été inspectés par les officiers du ministère.

Expéditions totales de tous ces ports aux ports européens : 188,510 bêtes à cornes, 82,671 moutons et 505 chevaux.

On trouvera à l'annexe n° 13 du présent rapport un relevé détaillé des expéditions.

BUREAUX DE MONTRÉAL.

Le local occupé par les inspecteurs des bateaux à vapeur, les inspecteurs de bétail et les autres fonctionnaires du département était exigu, et il a fallu s'en procurer un autre plus spacieux pour les officiers du service extérieur à Montréal.

L'édifice Boyer a été loué pour un terme de 5 ans, à raison de la somme de $2,000 par an, payable par versements trimestriels. Cet édifice est en pierre et a 4 étages ; il est situé au coin de la rue des Commissaires et de la Place Royale et porte les numéros 218, 223 et 225 sur la rue des Commissaires, et le numéro 1 sur la Place Royale.

Il y a 7 pièces au rez-de-chaussée et 7 au 1er étage. On a installé les bureaux ainsi qu'une petite salle où auront lieu les enquêtes sur les accidents causés par les pilotes. Une pièce a aussi été aménagée pour le ministre.

Les inspecteurs des bateaux à vapeur, les inspecteurs de bétail et U. P. Boucher, l'ingénieur préposé au balisage du fleuve Saint-Laurent, ont des bureaux dans cet édifice.

NOUVEAUX PHARES FLOTTANTS.

La Chambre de Commerce de Saint-Jean transmit au ministère de la Marine et des Pêcheries un mémoire par lequel elle demandait qu'un phare flottant fût ancré sur les battures dangereuses de la baie de Fundy connues sous le nom de " Hauts-Fonds Lurcher." Ces hauts-fonds se trouvent directement sur la route de tous les navires entrant dans la baie de Fundy du côté de l'est. Ils sont une source constante d'inquiétude pour les capitaines.

Les armateurs et les expéditeurs intéressés dans la navigation sur le fleuve et le golfe Saint-Laurent demandèrent aussi qu'un phare flottant fût placé sur le littoral nord-est de l'Ile d'Anticosti.

Le ministère s'était occupé de la chose depuis 1897. Les plans et devis de différents phares flottants des Etats-Unis et d'autres pays furent examinés et l'on décida d'adopter le type des phares de la côte atlantique des Etats-Unis, vu qu'ils avaient résisté avec succès aux tempêtes et avaient beaucoup facilité la navigation dans les eaux des Etats-Unis.

Des soumissions furent demandées pour la construction de deux phares flottants et plusieurs furent reçues. La soumission de la maison " Polson Iron Works", de Toronto, au chiffre de $179,950 pour les deux phares, qui était la plus basse, fut acceptée.

Ces deux phares flottants ont chacun 112 pieds de longueur, 28 pieds 6 pouces de largeur et 14 pieds 10½ pouces de profondeur. Ils sont pourvus d'un propulseur et de machines qui leur permettent de se déplacer. Les coques sont en acier et chaque phare a deux mâts, mais pas de beaupré.

Par suite des grèves qui survinrent dans le chantier, les phares ne furent pas livrés à la date spécifié dans le contrat.

Le phare flottant pour les hauts-fonds Lurcher, dans la baie de Fundy, quitta Toronto le 26 novembre 1903 et fut conduit à Québec pour être parachevé. On tenait à ce que ce phare fût amarré le plus tôt possible près des bas-fonds afin de guider les navires de long cours et les autres bâtiments qui naviguent dans la baie de Fundy pendant l'hiver Quelques ouvrages furent faits à Québec et le phare fut ensuite conduit à Halifax, où

d'autres travaux y furent exécutés aux frais des entrepreneurs, qui envoyèrent des ouvriers à bord.

Le phare flottant de Lurcher fut mis en place le 8 février 1904. Il est pourvu d'un gros crapaud d'amarrage et d'autres ancres et d'une chaîne à maillons à étai, éprouvés par Lloyds.

Ce phare se trouve actuellement amarré au large des hauts-fonds Lurcher, à environ 16 milles en dehors du port de Yarmouth, dans à peu près 38 brasses d'eau, à 2 milles à l'ouest de la batture de 1½ brasse maintenant marquée par une bouée à sifflet.

Latitude.....N	43°	49'	32"
Longitude.....O	66	32	0

Trois lanternes à lentilles du 7ème ordre encerclent le sommet de chaque mât, à une élévation de 60 pieds au-dessus de l'eau. De ces lanternes se projetteront des feux électriques à occultation, éclairant pendant 8 secondes et s'éclipsant pendant 4 secondes, alternativement, qui devraient être visibles à 13 milles de tous les points d'approche. Si par suite d'une cause quelconque le matériel d'éclairage électrique cessait de fonctionner, des feux de pétrole blancs fixes, de moindre intensité, seront projetés.

Un diaphone, actionné par l'air comprimé, sera employé comme signal de brume. Ce diaphone est semblable sous le rapport du timbre à une sirène, mais donne une note d'une grande intensité et d'un diapason uniforme. Il donnera des sons de 4 secondes de durée, avec intervalles de 56 secondes. Dans le cas ou il se dérangerait, des sons de même durée et de même fréquence seront donnés par un sifflet. Si pour une raison quelconque le diaphone et le sifflet cessaient en même temps de fonctionner, une cloche sera sonnée à la main.

L'autre phare flottant est presque achevé et sera installé au printemps du côté nord-est de l'Ile d'Anticosti.

CABOTAGE EN CANADA.

Les dispositions du chapitre 83, Statuts Refondus du Canada, relatives au cabotage en Canada, n'autorisent le transport par eau des marchandises et passagers, d'un port canadien à un autre, que sur des navires anglais. Mais il est loisible au gouvernement de déclarer que cette loi ne s'appliquera pas aux navires d'un pays étranger où les navires anglais sont autorisés à faire le cabotage, et à transporter des marchandises et des passagers d'un port à un autre du dit pays. Le Parlement du Canada a reçu tous les pouvoirs nécessaires pour voter cette loi, en vertu des dispositions du statut du gouvernement impérial, 32 Victoria, chap. II, intitulé :—*An Act for amending the Law relating to the Coasting Trade and Merchant Shipping in British Possessions*, lequel acte est entré en vigueur au Canada lors de sa promulgation par le gouverneur général le 23 octobre 1869.

Il a été constaté que l'Italie, l'Allemagne, la Hollande, la Suède et la Norvège, l'Autriche-Hongrie, le Danemark, la Belgique et la République Argentine permettaient aux navires anglais de faire le cabotage dans leurs eaux respectives, absolument comme s'il s'agissait de leurs propres navires. En conséquence, les navires de ces divers pays ont été admis à faire le cabotage dans les eaux canadiennes, en vertu des divers arrêtés de l'exécutif décrétés aux dates suivantes :—Italie, 13 août 1873 ; Allemagne, 14 mai 1874 ; Pays-Bas, 9 septembre 1874 ; Suède et Norvège, 5 novembre 1874 ; Autriche-

Hongrie, 1er juin 1876 ; Danemark, 25 janvier 1877 ; Belgique, 30 septembre 1879 ; République Argentine, 18 mai 1881.

L'acte suivant, intitulé "Acte concernant le cabotage canadien" et sanctionné le 15 mai 1902, fixe les droits à payer sur les navires britanniques construits à l'étranger.

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit—

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "navire britannique" signifie et comprend tout navire appartenant entièrement à des personnes ayant la faculté ou le droit de posséder des navires britanniques, sous l'empire des dispositions de l'*Acte de la marine marchande*, 1894, ou tout autre acte du parlement du Royaume-Uni à cet égard et alors en vigueur.

(2.) Pour toutes les fins du présent acte, l'expression "cabotage canadien" sera réputée comprendre le transport par eau de marchandises ou passagers d'un port ou lieu du Canada à un autre port ou lieu du Canada.

2. Aucun navire britannique, qu'il soit enrégistré en Canada ou ailleurs, ne pourra faire le cabotage en Canada ou y prendre part sans avoir préalablement obtenu un permis à cet effet, qui pourra lui être accordé par le ministre des Douanes.

(2.) Le ministre des Douanes accordera ce permis pour tout navire britannique construit à l'étranger, qu'il soit enregistré en Canada ou ailleurs, sur demande à cet effet et sur paiement d'un droit de vingt-cinq pour cent *ad valorem* de la juste valeur marchande de la coque, du gréement, des machines, chaudières, aménagements et accessoires de ce navire.

(3.) Le présent acte ne s'appliquera à aucun navire britannique de construction étrangère enregistré comme navire britannique avant le premier jour de septembre mil neuf cent deux.

3. Il ne pourra être transporté de marchandises ou de passagers par eau, d'un port du Canada à un autre, que sur des navires britanniques ; et si des marchandises ou des passagers sont transportés, comme susdit, en contravention au présent acte, le capitaine du navire ou bâtiment faisant ce transport encourra une amende de quatre cents piastres ; et toutes marchandises ainsi transportées seront confisquées comme de contrebande, et le navire ou bâtiment pourra être détenu par le percepteur des douanes, au port ou lieu dans lequel seront amenés les marchandises ou les passagers, jusqu'à ce que l'amende ait été payée ou que le paiement en ait été garanti par cautionnement à sa satisfaction, et jusqu'à ce que les marchandises lui aient été livrées, desquelles il sera disposé comme de marchandises confisquées suivant les dispositions de l'*Acte des douanes*.

4. Le capitaine d'un navire à vapeur, n'étant pas un navire britannique, engagé, ou ayant été engagé à remorquer un navire, bâtiment ou radeau de quelque port ou endroit du Canada à un autre, sauf en cas de détresse, sera passible d'une amende de quatre cents piastres ; et ce navire à vapeur pourra être détenu par le percepteur des douanes dans tout port ou tout endroit à destination duquel le navire, bâtiment ou radeau est remorqué, jusqu'à ce que l'amende soit payée.

5. Les amendes et confiscations encourues en vertu du présent acte pourront être recouvrées et opérées de la manière prescrite par l'*Acte des douanes*, comme si elles eussent été imposées par le dit acte ; et en conséquence le présent acte sera regardé, dans son interprétation, comme se liant au dit acte et comme en faisant partie inté-

grante ; et les mots et expressions du présent acte auront la même signification que les mêmes mots et expressions usités dans le dit acte.

6. Le Gouverneur en conseil pourra en tout temps déclarer que les dispositions précédentes du présent acte ne s'appliqueront pas aux navires ou bâtiments d'un pays étranger, où les navires britanniques sont autorisés à faire le cabotage et à transporter des marchandises et des passagers d'un port ou endroit à un autre dans ce pays.

7. Si, par un traité conclu avant la sanction de l'*Acte de la marine marchande (coloniale) de* 1869 (c'est-à-dire avant le treizième jour de mai mil huit cent soixante-neuf), feu Sa Majesté la Reine Victoria est convenu d'accorder à des navires de quelque Etat étranger des droits ou privilèges au sujet du cabotage en Canada, ces navires jouiront de ces droits et privilèges pour tout le temps que feu Sa Majesté en sera convenu, ou tant que Sa Majesté le Roi conviendra à l'avenir de les accorder.

8. Le chapitre 83 des Statuts revisés est abrogé.

SIGNAUX SOUS-MARINS.

La question de l'établissement de signaux sous-marins est actuellement à l'étude. Ce mode de transmission des avertissements a été essayé aux Etats-Unis, et l'on prétend que lorsqu'il y a de grands vents ou d'épais brouillards ces signaux sont plus effectifs que les cornets de brume ou les autres méthodes employées pour mettre les navires sur leurs gardes.

L'idée de faire usage de l'eau comme moyen de transmettre des signaux paraît être tout à fait nouvelle, et la chose sera mûrement examinée avant que le ministère en vienne à une décision.

Nous sommes allés tous les deux à Boston, en compagnie de plusieurs représentants des compagnies de navigation, dans le but d'étudier sur place le système des signaux à cloche sous-marins. L'épreuve fut faite à une distance de 6 milles dans le détroit de Vinyard, à Pollock Rip et au phare flottant de Boston. Afin d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de ce genre de signaux, des fonctionnaires du ministère furent envoyés au détroit Vinyard, et leurs rapports sont dans le moment à l'étude, mais avant que le ministère prenne une décision la question sera examinée à fond.

Je ferai remarquer que les navires doivent être pourvus d'appareils spéciaux pour pouvoir recevoir ces signaux.

ÉCLAIRAGE À L'ACÉTYLÈNE ENTRE MONTRÉAL ET KINGSTON.

Afin d'obtenir la meilleure substance illuminante pour les bouées à gaz qui ont été placées entre Montréal et Kingston, on a fait des expériences avec le gaz acétylène. On avait eu quelquefois de la difficulté à transporter le gaz pintsch ou à huile de Montréal ou Québec aux bouées, et l'on a cru que l'usage de gaz acétylène permettrait au ministère d'augmenter le nombre des bouées à gaz et de les alimenter plus effectivement qu'en faisant venir l'huile de Montréal.

Au mois d'août 1902, l'on fit des expériences à bord du *Scout* afin de s'assurer s'il serait possible de se servir de gaz acétylène pour les phares et les bouées. Un générateur provisoire fut installé, et quoiqu'il fût rudimentaire, l'appareil fonctionna parfaitement bien jusqu'à l'automne de 1902.

D'autres expériences furent faites en mêlant du gaz d'huile et de l'acétylène et en employant de l'acétylène pur, mais comme les becs ne fonctionnaient pas bien un autre type de bec fut introduit.

Un nouvel appareil à acétylène fut construit et mis en opération en 1903. Le résultat des expériences a démontré que l'acétylène avait une force illuminative cinq fois plus considérable que le gaz d'huile.

Un magasin temporaire avait été installé à Morrisburg en novembre 1902, mais l'on jugea plus commode d'avoir un dépôt à Prescott, et il en a été établi un à cet endroit qui sera connu sous le nom de " Dépôt des Phares du Canada. " Des appareils spéciaux pour le service des phares seront fabriqués à ce dépôt et distribués.

A l'ouverture de la navigation, en 1903, un réservoir à gaz et une lanterne de bouée à gaz furent placés à la pointe Stone House, et ils paraissent avoir fonctionné d'une manière satisfaisante durant la saison.

Les phares de cette division ont été pourvus de réservoirs à gaz d'acier. Ces réservoirs ont 20 pieds de longueur, 50 pouces de diamètre, et contiennent près de 4,000 pieds de gaz à 15 atmosphères. Ils sont déjà installés pour la plupart et on les reliera à des lanternes spéciales qui éclaireront le chenal dès l'ouverture de la navigation.

La tranchée que le ministère des Travaux Publics a fait creuser au pied de l'île aux Loups a été marquée par une bouée à gaz rouge et une bouée-espar noire. Les navires à fort tirant d'eau venant de Kingston peuvent maintenant entrer dans le chenal américain sans avoir à contourner la tête de l'île aux Loups.

Quelques levés du lac Saint-François, du lac Saint-Louis et du fleuve Saint-Laurent entre Cornwall et Prescott sont actuellement à l'étude. Il est probable que des plans seront dressés pour placer les bouées au moyen d'angles sextants après que les relèvements seront terminés.

M. J. F. Fraser a été nommé ingénieur préposé aux aides de la navigation dans le ministère de la Marine et des Pêcheries. Son rapport sur l'usage de l'acétylène comme substance illuminante et sur l'établissement de bouées à gaz entre Montréal et Kingston forme l'annexe n° 5 du présent rapport.

ENLÈVEMENT DES OBSTACLES À LA NAVIGATION.

Un crédit de $1,000 a été voté par le Parlement pour l'enlèvement des obstacles à la navigation. En consultant l'état des dépenses on verra qu'il a été dépensé de ce chef, durant l'exercice, un montant de $682.98. Le ministère a reçu au cours de l'année une somme de $184.44 en règlement de sa réclamation pour l'enlèvement des débris du *Rothsay*, qui a sombré près de Brockville il y a quelques années.

Le ministère s'efforce de recouvrer des propriétaires de navires les frais d'enlèvement des épaves, et lorsque les gens sont solvables l'on réussit souvent à se faire rembourser.

On trouvera dans le rapport de l'ingénieur en chef de ce ministère sous le titre " Enlèvement des obstacles à la navigation " un compte rendu détaillé de ce qui a été fait à ce sujet.

LÉGISLATION.

Durant la session de 1903 les statuts suivants ont été adoptés et sanctionnés :—

Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant la sûreté des navires.

Acte modifiant l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur, 1898.

Acte modifiant l'Acte concernant les brevets de capitaines et de seconds de navires.

Acte modifiant de nouveau l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur, 1898.

Acte modifiant l'Acte concernant le port de Sydney-Nord dans la Nouvelle-Ecosse.

Acte concernant la conduite et la direction des travaux publics et autres travaux.

Acte concernant la circonscription de pilotage de Montréal ainsi que le port et la circonscription de pilotage de Québec.

Acte modifiant l'Acte des sinistres maritimes, 1901.

F. GOURDEAU, lt-col.,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, janvier 1904.

RAPPORT ANNUEL DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

Le Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le travail qui a été fait dans les différents services dont j'ai la direction durant les douze mois finissant le 30 novembre 1903.

Ce travail comprend la plus grande partie des ouvrages techniques exécutés au bureau du département, y compris la construction et l'entretien des phares (soit fixes ou flottants), des signaux de brume, des bouées et des balises ; la surveillance de la construction et des réparations des bateaux de sauvetage ; la distribution du crédit voté pour l'enlèvement des épaves et autres obstacles dans les eaux navigables ; les études des marées et des courants ; les levés hydrographiques, et la publication, l'étude et la revision des cartes hydrographiques ; la construction et la réparation d'appareils de pisciculture et réfrigérants à poissons ; les différentes études relevant de l'art de l'ingénieur pour la construction et l'entretien des passes migratoires ; la délimitation des bancs d'huîtres ; l'examen des demandes pour concessions de "lots" de grèves ou de rivières, en autant que ces demandes touchent de loin ou de près à la navigation ; la rédaction et la publication d'avis ou bulletins divers aux marins, de notes hydrographiques, etc. Jusqu'au 5 novembre 1903, il a aussi compris l'entretien des aides de la navigation, et le rapport embrasse par conséquent tout ce qui a été fait de ce chef.

Un personnel spécial est chargé de l'observation des marées et des levés hydrographiques ; le reste de l'ouvrage est fait par le personnel ordinaire du bureau.

PERSONNEL.

Il me fait encore plaisir de vous annoncer que mon personnel m'a donné la plus entière satisfaction durant l'année.

Le travail dans cette branche du ministère a continué à augmenter l'année dernière, mais j'ai été récemment soulagé jusqu'à un certain point par la nomination, le 5 novembre 1903, de M. J. F. Fraser, ingénieur préposé aux aides de la navigation dans le fleuve St. Laurent en amont de Montréal, comme commissaire des phares pour administrer cette branche du service qui se trouvait autrefois sous ma direction en ma qualité de surintendant général des phares. M. W. H. Noble, un très bon employé, qui remplissait depuis longtemps la charte de contremaître pour les travaux de construction et de réparation des phares, a été nommé en même temps sous-surintendant des phares.

Tous les membres de mon personnel employés l'année dernière sont restés à leurs postes. M. Louis Hurtubise, qui avait été nommé dessinateur le 1er juillet 1903 à un salaire de $600, a obtenu un emploi plus lucratif d'une compagnie de chemin de fer et a quitté le bureau le 12 septembre. M. J. L. Burnand a été nommé dessinateur le 8 mai 1903 à $500 par année, et M. J. A. Léger a été employé comme dessinateur depuis le 20 octobre 1903 à $800 d'appointements par an.

TRAVAIL DU BUREAU.

Une grande partie du travail exécuté par le personnel de cette division consiste en la construction et l'entretien des phares, des signaux de brume, des bouées, balises et autres auxiliaires de la navigation. Des détails complets de tout ce travail, pour l'an

dernier, se trouvent dans un rapport spécial que j'ai moi-même préparé, en ma qualité de surintendant général des phares, et qui est ci-joint. (Annexe A.)

Les plans et devis pour toutes les nouvelles constructions et les réparations importantes pour les nouveaux bateaux, les bouées, etc., sont adressés ou approuvés à ce bureau.

Le tableau suivant indique le travail exécuté dans le bureau des dessinateurs durant les douze mois finissant le 30 novembre 1903.

Description des travaux.	Plans dessinés.	Plans reçus.	Copies faites.
Phares (tours et logements)	36	5	127
Constructions pour signaux de brume	4	.....	17
Détails	34	19	93
Quais, jetées, etc	2	1	8
Dépendances	1	.....	6
Bouées et appareils	5	5	65
Machines	7	33	20
Lanternes et appareils illuminants	3	32	17
Piscifactures et homarderies	2	.....	13
Hôpitaux de la marine	1	.....	7
Arpentages	.....	13	55
Cartes marines	2	.....	3
Divers	10	85	111
Plans de lots de grèves	.....	139	19
	107	332	561

Nombre total des plans préparés pendant les douze mois écoulés du 1er décembre 1902 au 30 novembre 1903	1,000
Cartes marines reçues et enregistrées	55
" " et inscrites dans le livre des cartes marines	45
Photographies reçues et enregistrées	157
Devis dressés	42
Avis adressés aux marins (sur 328 sujets)	125

La préparation des avis destinés aux marins a continué à nous donner énormément d'ouvrage,—125 avis embrassant 328 sujets ayant été publiés. Quelques-uns de ces avis étaient longs et ont exigé un travail de compilation considérable. Parmi les plus importants je mentionnerai une description des aides de la navigation dans le lac Saint-Louis ; instructions sur la marche à suivre dans les parages de l'île de Sable, complètement revisées d'après le levé de l'île fait par moi en 1899 ; des renseignements complets concernant le port de Collingwood ; l'amélioration des aides de la navigation à l'entrée du port de Halifax ; des notes hydrographiques concernant l'anse de Smith, C.-B., rédigées par le capitaine Walbran ; et plusieurs avis indiquant les améliorations faites dans le chenal entre Sorel et Montréal afin de le rendre propre à la navigation de nuit.

Dans le cours des 12 derniers mois, on a distribué des avis étrangers concernant 11 sujets relatifs à Terre-Neuve, 7 relatifs à l'Atlantique, 33 se rattachant à l'intérieur et 18 ayant trait aux eaux du Pacifique bordant les Etats-Unis, ainsi que 29 avis d'intérêt transatlantique et 4 d'intérêt transpacifique.

L'édition annuelle de la liste des phares et des signaux de brume du Canada, corrigée jusqu'au 1er avril 1903, a été publiée le 25 de ce mois là.

Je suis actuellement à préparer une liste des bouées entretenues dans le fleuve Saint-Laurent en aval de Québec, ainsi qu'une liste complète des bouées et balises sur la côte du Pacifique (en Canada), et j'espère qu'elles seront prêtes à être publiées au commencement de l'année prochaine. Il serait à désirer qu'un relevé complet des bouées dans le Canada fût publié en même temps que notre liste des boués-phares, mais le fait que le balisage se fait à l'entreprise en certaines localités et l'absence d'un personnel hydrographique spécial dans mon bureau rendent la chose à peu près impossible.

ENLÈVEMENT DES OBSTACLES A LA NAVIGATION.

Les épaves suivantes ont été enlevées au cours des 12 derniers mois :

La barque *Ashlow* formait un obstacle à la navigation dans le port des Sauvages, N.E. L'on paya $100 pour la faire enlever, après avoir demandé des soumissions.

Le *Bessie Carson* obstruait le chenal de la rivière Magaguadavic, N.B. L'épave fut enlevée à l'entreprise pour $425.

Des billes submergées furent enlevées de la rivière Tusket, la somme dépensée de ce chef ayant été de $30.

La goélette naufragée *Marian* formait un obstacle à la navigation à environ un mille au sud-ouest de New-Campbellton, dans le Grand lac Bras d'Or. Elle a été enlevée à l'entreprise pour $120.

Des billes submergées furent enlevées de la rivière aux Ours, N.E., ainsi que de la rivière Saint-Jean, la somme déboursée dans chaque cas ayant été de $21.

Le capitaine E. Dunn, du steamer de l'Etat *Petrel*, a fait rapport qu'il était allé à l'endroit où la goélette *H. A. Barr* avait sombré (dans le chenal entre le phare flottant de la batture sud-est et la Longue pointe, lac Erié), et qu'il avait trouvé le petit mât de hune flottant avec des agrès de fil de fer qui y étaient fixés, mais qu'il n'avait pu découvrir aucune autre trace du naufrage. Les agrès furent détachés du mât, et il ne reste plus rien de l'épave maintenant.

BALISAGE.

Le service du balisage, dans toute l'étendue du Canada, a été considérablement amélioré l'année dernière. On a apporté une attention spéciale aux bouées à gaz et aux bouées d'acier dans le but de les rendre propres à marquer les écueils et à donner l'alarme par les temps brumeux et orageux.

Comme je le disais dans mon rapport de l'année dernière, le *Scout* et un grand nombre de bouées à gaz ont été transférés au ministère de la Marine et des Pêcheries, et le balisage entre Montréal et Kingston s'est fait sous notre direction. Le steamer *Scout* a été allongé de 25 pieds et pourvu de machines à cylindres différentiels. Il y a 27 bouées a gaz entre Montréal et Kingston et 14 entre Montréal et le lac Saint-Pierre, 19 dans la division de Québec, 1 dans le passage de Pelée, 1 à l'embouchure de la rivière Détroit, 3 à Parry-Sound et 3 dans le port de Halifax, soit 68 en tout. Les bouées à gaz entre Montréal et Sorel on été mises en place au commencement de novembre par le *Shamrock*, sous la direction de U. P. Boucher.

Plusieurs contrats pour le service des bouées, notamment dans le lac Saint-François et à Kingston, sont expirés et on ne les a pas renouvelés vu que les bouées sont maintenant placées et levées par le *Scout*.

Il y a à l'heure qu'il est environ 200 contrats pour balisage et les districts balisés sont au nombre d'à peu près 340, le nombre total des bouées étant d'environ 3,600.

En sus des bouées placées dans les ports, les rivières et les lacs, il y a des bouées côtières qui sont desservies par les steamers de l'Etat. Dans les divisions de la Nouvelle-Ecosse et de la baie de Fundy on a continué comme par le passé à lever les grosses bouées à signaux, tous les trois mois, pour examiner leurs amarres et voir dans quel état elles se trouvaient.

Dans la division de la Nouvelle-Ecosse il y a 23 bouées automatiques à sifflet, 3 bouées à gaz, 21 bouées à cloche et 145 bouées coniques et de tonnelage en acier.

Dans le Nouveau-Brunswick il y a 18 bouées à signaux, 16 bouées de tonnelage et coniques en acier et 1 bateau à cloche.

Dans la division de l'Ile du Prince-Edouard il y a 4 bouées à signaux et 5 bouées coniques d'acier.

Dans la division de la Colombie-Britannique il y a 3 bouées à signaux et un grand nombre de bouées de tonnelage et coniques, toutes desservies par les steamers de l'Etat *Quadra* et *Samson*. Un contrat a été passé pour le balisage du lac Kootenay avec des bouées plates-formes.

Dans la division de Québec il y a 69 bouées coniques et de tonnelage en acier, 2 bouées à signaux et 19 bouées à gaz, dont plusieurs sont aussi des bouées à signaux. Ces bouées sont entretenues par le *Druid.*

Dans la division d'Ontario il y a 5 bouées à cloche et un grand nombre de bouées de tonnelage et coniques desservies à l'entreprise. Les bouées à gaz, comme je l'ai dit, sont au nombre de 27, mais la plupart se trouvent dans le lac Saint-Louis, en amont de Montréal.

Les bouées du chenal dans le fleuve Saint-Laurent ont été installées par le *Shamrock* au commencement d'avril dernier et laissées en place jusqu'à la fin de novembre. Quelques-unes n'ont été levées que le 28 novembre. Les bouées que l'on avait submergées pendant l'hiver de 1902-03 afin d'empêcher qu'elles ne fussent avariées par les glaces ont toutes été recouvrées. Ces bouées avaient été laissées en place pendant l'automne de 1902 pour guider les navires en partance, et avant qu'on pût les lever une forte gelée s'était produite et elles avaient été enveloppées par les glacss.

Le service du balisage, la rédaction des contrats, l'examen des comptes, en un mot tout l'ouvrage se rattachant à la construction des bouées et à leur entretien (à l'exception de celles desservies par les steamers de l'Etat), a été fait par M. W. W. Stumbles, qui s'est très bien acquitté de la lourde tâche qui lui avait été ainsi imposée.

HYDROGRAPHIE.

Les études hydrographiques sur les rives canadiennes des grands lacs ont fait beaucoup de progrès pendant l'année 1903. M. W. J. Stewart, qui avait à sa disposition le steamer *Bayfield* (ci-devant *Lord Stanley*), n'a pu atteindre le lac Supérieur avant le milieu de juin, alors qu'il a commencé à relever la rive nord à partir de la frontière internationale, près de la rivière aux Pigeons, en allant vers l'est, y compris la baie du Tonnerre et les îles que renferme cette baie. Un levé de cette rive et des îles vers l'est jusqu'au cap du Tonnerre a été fait et environ la moitié de l'étendue des eaux dans ces parages a été sondée.

Comme par le passé, les points de triangulation choisis par les hydrographes des Etats-Unis ont servi de base pour le relèvement de la baie du Tonnerre. Ces points se trouvaient sur l'île Victoria, l'île aux Pies et le cap du Tonnerre.

Aucuns nouveaux hauts-fonds ne furent découverts, mais l'on en trouva plusieurs qui étaient incorrectement indiqués sur les cartes. Il n'y a pas de doute qu'avec la nouvelle carte un bien plus grand nombre de navires passeront par le chenal intérieur, entre Port-Arthur et l'île Victoria, vu que les écueils qui s'y trouvent ne sont pas dangereux. L'on est actuellement à rédiger des instructions sur la marche à suivre dans ce chenal.

Une fois les levés terminés, 3 bouées furent placées sur les battures près de l'île Victoria et à la hauteur de l'île aux Lièvres, ce qui a eu pour effet de faciliter beaucoup la navigation dans ces parages d'après ce que nous ont dit les capitaines de navires.

Conformément aux instructions que j'avais reçues, j'ai fait construire à l'embouchure du chenal dragué dans la rivière Kaministiquia une bouée-plate-forme supportant une lampe Wigham, qui a été d'une grande utilité pour les grands steamers fréquentant Fort-William.

Des observations pour déterminer la variation de l'aiguille magnétique ont été faites à Fort-William, et l'on a constaté qu'elle était de 3° 06. 5 vers l'est.

M. Stewart n'avait pour l'aider durant la saison que des étudiants de passage. Il est beaucoup à désirer que les aides pour ce genre de travaux techniques soient des hydrographes compétents et qu'ils soient employés en permanence, vu que leur valeur augmente considérablement avec leur expérience.

Au mois d'avril dernier, une esquisse d'une partie de la rive orientale du lac Supérieur, embrassant les études faites en 1902, fut dressée et transmise à l'hydrographe de l'Amirauté. Il est à espérer que cette esquisse sera prête à être publiée avant l'ouverture de la navigation en 1904. Au mois de mai 1903, une carte de la rive orientale du lac Huron, à partir de Goderich jusqu'à l'île Chantry, a été publiée pour être mise en vente. Une carte de tout le lac, couvrant toutes les études faites jusqu'ici, a aussi été publiée.

Une nouvelle et complète édition du *Georgian Bay & North Channel Pilot* a été publiée en avril 1903 et a été en grande demande.

M. F. Anderson, aidé par M. R. E. Tyrwhitt, a continué le relèvement du lac Winnipeg, le remorqueur *Frank Barton* ayant été affrété pour cela. Les divers petits ports aux îles aux Araignées, à Warren's-Landing (entrée de la rivière Nelson) et à l'île Selkirk ont été examinés avec soin, et les entrées étroites, croches et peu profondes ont été marquées par des balises d'alignement.

La partie navigable du lac se trouve maintenant relevée d'un bout à l'autre, de sorte qu'il n'est pas nécessaire de poursuivre les études pour le moment.

Une carte du lac Winnipeg depuis l'embouchure de la rivière Rouge en gagnant le nord jusqu'à la rivière Berens, couvrant les études faites en 1901 par M. W. J. Stewart, a été dressée, et au lieu de l'envoyer à l'Amirauté pour la faire graver on l'a photo-lithographiée à Ottawa, afin de ne pas perdre de temps. Cette carte a été très peu demandée. Il est tout probable qu'une carte de la moitié septentrionale du lac sera prête à être photo-lithographiée avant l'ouverture de la navigation en 1904.

Comme par le passé, une attention spéciale a été donnée à la publication, dans les avis aux marins, de tous les renseignements obtenus concernant l'hydrographie, et l'on a eu soin d'incorporer dans la description des aides de la navigation des instructions sur les routes à suivre. Des notes hydrographiques ont été publiées comme suit :—

Côte de l'Atlantique.—Epave signalée dans l'océan Atlantique nord par l'officier commandant la marine royale aux Bermudes ; banc signalé au sud-est de l'Ile de Sable par M. A. H. Davis, du steamer *Lord Charlemont* ; avis d'éviter le steamer employé à l'étude des courants au large de Terre-Neuve ; position du signal de brume et action de la brume au Cap Spear, décrites par le Dr W. Bell Dawson ; l'arc de visibilité du feu de Swallowtail corrigé ; instructions sur la marche à suivre avec la nouvelle disposition des feux d'alignement et des bouées à gaz dans le port de Halifax, et navires avertis du danger que présente le champ de tir de l'île McNab ; bancs signalés à la hauteur de Belle-Ile par le capitaine Tooker, M.R., et profondeur moindre que celle indiquée sur les cartes, au large de la même île, signalée par le capitaine Wallace, du steamer *Montevidean.*

Golfe Saint-Laurent. — Notes hydrographiques concernant Crapaud, par notre agent local ; pont relevé à Rexton et abords décrits par le soussigné.

Fleuve Saint-Laurent—Arc de visibilité du feu le plus haut à Belle-Ile corrigé par le capitaine Tooker, M.R. ; nouveau pont de Québec, en tant qu'il affecte la navigation, et feux qui le marquent décrits d'après les renseignements obtenus des entrepreneurs ; instructions sur la marche à suivre à partir de Platon jusqu'au Cap Charles, rédigées d'après les archives du département ; avis que le steamer *Dominion* avait touché fond au Cap Levrant ; diminution de profondeur du chenal à Champlain signalée en juin, et, en juillet, avis que le draguage était terminé là et à la Pointe aux Citrouilles ; marins avertis de ne pas prendre les marques de draguage dans le lac Saint-Pierre pour des bouées ; en juin les marins furent avertis du changement temporaire qui avait été fait dans la disposition des aides de la navigation pour permettre au dragueur *Tarte* de poursuivre ses opérations ; même avertissement en septembre, lorsque le dragueur atteignit le phare flottant n° 1, et plus tard, lorsqu'on commença à creuser la traverse de l'île aux Raisins ; chenal à Contrecœur, tel qu'amélioré, décrit d'après un rapport de F. M. W. Cowie ; aussi, description du chenal approfondi à la traverse de la Longue-Pointe.

Eaux de l'intérieur.—Phares, bouées et abord à l'extrémité d'aval du canal de Soulanges décrits d'après inspection personnelle faite par le soussigné ; constatation de la non-existence de 2 hauts-fonds indiqués sur la carte comme avoisinant les Mille Iles, et batture non marquée sur la carte relevée par M. S. J. Chapleau, M.T.P. ; marins priés d'aider à l'entretien des bouées au pied de l'îles aux Loups sur plainte de l'ingénieur en chef du ministère des Travaux Publics ; bouées qu'entretient la corporation de Toronto décrites, avec notes hydrographiques, d'après un rapport du capitaine du port : marins avertis que le brise-lames oriental à l'entrée est avait été miné par les eaux ; havre de

Bronte décrit, d'après une inspection faite par le soussigné ; barre de sable signalée à Port-Crédit par le directeur du service météorologique ; feux et améliorations dans le port de Meaford décrites par M. John Clark ; instructions sur la marche à suivre et notes hydrographiques relativement à Collingwood, d'après données fournies par M. Hughes ; quai dans la baie Providence décrit d'après une inspection personnelle faite par le soussigné ; aussi description d'un hau fond ; quai du côté est de la grande île aux Canards relevé par le soussigné ; batture non indiquée sur la carte dans la baie Tenby relevée par M. Stewart ; feux d'alignement privés sur l'îlot d'Argent décrits, et instructions sur la marche à suivre rédigée par M. Stewart ; rocher dans la baie aux Pigeons relevé par M. Stewart.

Côte du Pacifique.—Notes concernant les feux d'alignement dans la passe de Portier, rédigées par le capitaine Walbran ; rocher Cécile, dans le détroit de la Reine-Charlotte, au large de l'île Redfern, relevé par le capitaine H. Newcomb ; renseignements concernant plusieurs écueils fournis par le Com. Parry, M.R.

Rocher signalé au large de Sidney par le capitaine C. Hackett et relevé par le capitaine Walbran ; batture signalée à la hauteur de Nanoose par le Com. Parry, M.R.

Rochers relevés dans le port de Blunden et instructions sur la marche à suivre, par le Com. Parry, M.R.

Rocher non indiqué sur la carte signalé au large des Sœurs par le capitaine Welbran ; profondeur sur le rocher Walbran corrigée par le capitaine Walbran ; longitude d'Esquimault déterminée ; rochers signalés dans le passage de Colburne par le Com. Simpson, M.R. ; rocher signalé dans le chenal de Sidney par le Com. Simpson, M.R. ; notes hydrographiques relativement au passage Oriflamme, d'après une inspection faite par le soussigné ; anse de Khutze décrite, d'après un levé fait par le soussigné ; notes hydrographiques concernant le détroit de Howe, par le capitaine Walbra ; rocher dans le havre aux Huîtres non manqué sur la carte, signalé par le capitaine Walbran.

ETUDES DES MARÉES ET DES COURANTS.

L'achat du *Gulnare* nous a permis de reprendre les études des courants. Dans mon rapport annuel pour 1897 je faisais remarquer combien il était important de poursuivre ces observations. Les eaux qui exigeaient une investigation immédiate, pour les raisons que je donnais alors, furent tout d'abord étudiées, savoir, les eaux autour des côtes sud-est de Terre-Neuve, sur la ligne de notre route de steamers la plus fréquentée. Les courants dans cette région ont été examinés au cours de la dernière saison, sous la direction personnelle du Dr W. B. Dawson, l'ingénieur préposé à cette branche du service. L'on a particulièrement observé le mouvement des eaux dans les grandes baies sur la côte sud et l'action du courant polaire qui suit la côte orientale. Pour ces études, le steamer de l'Etat *Gulnare* a été pourvu d'appareils pour ancrage en eaux profondes et d'instruments spéciaux d'un type moderne. A différents ancrages choisis avec soin, la vitesse des courants a été mesurée et leur direction notée toutes les demi heures, jour et nuit. Au cours des observations, on a aussi déterminé le caractère des courants sous-marins, la densité et la température de l'eau, la vitesse et la direction du vent, et des données complètes au sujet de la marée ont été recueillies au moyen d'un maréomètre installé dans un havre de la région, données qui permettront d'établir la relation entre les marées et les courants.

Le mouvement de ces courants varie beaucoup, et ils ont si peu de force qu'ils sont facilement influencés par les vents ; mais par une réduction systématique des résultats obtenus, le Dr Dawson a rédigé un rapport où il décrit les courants avec autant de concision que possible, tout en évitant les technicités. Son rapport est divisé en deux parties : la première traite des courants qui se rencontrent sur la route des steamers qui longe la côte sud sur une distance de 180 milles, et de la question du mouvement des eaux dans les grandes baies ; et la seconde partie explique le caractère du courant polaire et son changement possible de direction lorsqu'il subit une perturbation. Le rapport est illustré de 9 diagrammes ou cartes. Un avis aux marins a été immédiatement publié, décrivant les traits caractéristiques des courants pour la gouverne des gens de mer. Les principales stations de marées dans la région orientale du Canada et le Labrador ont été

maintenues en opération pendant tout le cours de l'année sans aucune interruption sérieuse. A la Pointe-au-Père, le maréographe n'a pas été installé dans sa nouvelle position, vu que le quai que l'on est à construire là n'était pas assez avancé. Des tuyaux d'un type spécial ont été posés à l'Ile Saint-Paul afin de diminuer le mouvement des vagues, qui nuisait aux observations dans cet endroit si exposé, et un avis aux marins a été publié donnant les différences des marées pour diverses localités. De plus, pendant l'été, des observations additionnelles ont été faites à Charlottetown, Pictou et Souris, sous la surveillance de M. S. H. Hayden. D'autres observations du changement du courant dans le détroit de Northumberland ont aussi été faites au Cap de la Traverse.

Sur la côte du Pacifique, les observations de marées ont été continuées à Sand-Heads, Victoria, Bamfield, dans le détroit de Barklay, et à Port-Simpson.

Les tables des marées pour l'année ont été dressées et publiées en trois séries comme par le passé. Cela est plus commode, étant donné que les régions qu'elles embrassent sont tout à fait distinctes les unes des autres. Une série comprend nos principaux ports orientaux, avec le bas du fleuve Saint-Laurent, la baie de Fundy et la côte atlantique de la Nouvelle-Ecosse. Une autre contient tout ce qui se rattache à Charlottetown, à Pictou et aux détroits de Northumberland et de Cabot. La troisième renferme les tables et les renseignements relatifs aux marées pour la côte du Pacifique. Toutes les nouvelles données obtenues au cours des observations sont incorporées dans les tables des marées.

La réduction des données recueillies aux stations principales, afin de rendre plus exactes les tables de marées, se continue d'une année à l'autre. Pour cela, il faut avoir la hauteur de la marée heure par heure pendant toute l'année, et il faut aussi apporter beaucoup de soin dans les observations ; les progrès que l'on fait sont lents par suite du manque d'un personnel suffisant.

Les tables de marées pour la côte du Pacifique sont plus recherchées que celles qui se rapportent à l'Atlantique. Outre les exemplaires régulièrement distribués, il en a été envoyé 641 sur demande. Un grand nombre de personnes nous écrivent pour avoir des renseignements et des rapports. Nous avons transmis 150 exemplaires des deux derniers rapports sur les marées du Saint-Laurent à nos compagnies de navigation les plus importantes pour qu'elles les distribuent à leurs capitaines.

Le crédit pour ce service a été porté, l'an dernier, à $22,500, afin de couvrir les dépenses que nécessite le nouveau steamer, ainsi que les frais d'entretien des stations de marées et les appointements des observateurs.

Le tout respectueusement soumis,

WM. P. ANDERSON,
Ingénieur en chef.

10 décembre 1903.

RAPPORT DÉTAILLÉ DU SURINTENDANT GÉNÉRAL DES PHARES SUR LA CONSTRUCTION ET L'ENTRETIEN DES PHARES ET AUTRES AIDES À LA NAVIGATION JUSQU'AU 30 NOVEMBRE 1903.

Au Sous-Ministre
de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur la construction et l'entretien des aides à la navigation pour l'exercice expiré le 30 novembre 1903.

Les phares, signaux de brume, bouées, balises et autres aides à la navigation dans tout le pays sont sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries. La construction des nouveaux bâtiments ainsi que les grosses réparations se font sous ma surveillance directe ; l'entretien des stations est confié aux divers agents du ministère, et l'inspection périodique en est faite par les inspecteurs résidant dans les différentes provinces. Les agents dans l'Ile du Prince-Édouard et la Colombie-Britannique remplissent les deux fonctions à la fois. Une grande partie des renseignements contenus ici sont extraits des rapports annuels de ces fonctionnaires.

Le tableau suivant fait voir le nombre et la distribution des différentes aides pour la navigation dans tout le pays :—

Division.	Stations de phares.	Feux.	Gardiens.	Sifflets de brume et sirènes.	Cornets de brume	Cloches de brume	Canons ou bombes de brume.	Bouées à sifflets.	Bouées à cloches.	Bouées à gaz.
	*									
Province d'Ontario	210	282	197	4	11	4	....	....	6	32
Phares flottants	3	3	....	....	....	....	....	....	....	....
Province de Québec	148	209	167	5	8	1	8	1	....	33
Phares flottants	7	7	....	3	....	....	....	....	....	(4 with bells).
Province de la Nouvelle-Ecosse	197	214	204	11	6	2	1	22	22	....
Signaux de brume	3	..	....	....	....	....	....	....	....	3
Phares flottants	1	1	....	....	....	....	....	....	....	....
Province du Nouveau-Brunswick	103	133	103	4	8	2	1	5	6	....
Signaux de brume	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Phares flottants	2	2	....	....	....	1	....	....	....	....
Province de l'Ile du Prince-Edouard	40	69	46	....	1	....	....	3	1	....
" de la Colombie-Britannique	36	43	34	1	6	6	....	....	1	....
	754	963	751	28	40	16	10	31	36	68

* Les phares flottants et les signaux de brume aux endroits où il n'y a pas de feux sont compris dans le nombre total de stations de phares pour tout le Canada.

Les approvisionnements pour le service des phares sont achetés en gros, à l'entreprise, sauf en ce qui concerne les articles dont on n'a besoin qu'en petite quantité, lesquels sont achetés sur les lieux. Les approvisionnements sont distribués des magasins au chef-lieu de chaque district, généralement sous la surveillance personnelle des inspecteurs de phares, qui inspectent les stations en même temps qu'ils les ravitaillent. Les inspecteurs voient aussi aux menues réparations et au peinturage périodique des bâtiments. Il n'est pas tenu compte de cela dans l'énumération des réparations effectuées aux diverses stations.

Les travaux de construction et les grosses réparations sont généralement exécutées à l'entreprise ; les menues réparations se font sous la surveillance des gardiens de phares ou des contremaîtres employés dans les diverses divisions.

On a omis ici les détails des menues réparations. Les réparations de peu d'importance, telles que celles requises pour l'entretien des stations, ont généralement été effectuées sous la direction des gardiens, d'après les instructions des agents provinciaux.

Les détails estimatifs pour les grosses réparations ou les ouvrages exigeant de fortes dépenses sont soumis au soussigné, et le ministère doit les approuver avant que les travaux soient exécutés. Des détails complets sur le coût de toutes les réparations se trouvent au rapport de l'auditeur général.

Les gardiens de phares et les mécaniciens de signaux de brume sont censés faire eux-mêmes toutes menues réparations qui peuvent être exécutées par des ouvriers ordinaires, et ce, sans frais. Ils sont tenus aussi de faire tout le peinturage dont leurs stations ont besoin, et nous leur accordons de l'aide quand les bâtiments sont assez élevés pour qu'il soit nécessaire d'ériger des échafaudages.

DIVISION D'ONTARIO (SERVICE DES PHARES).

Cette division comprend les phares et autres aides à la navigation dans cette partie de la province de Québec située à l'ouest de Montréal, tous ceux qui se trouvent dans la province d'Ontario, et ceux du lac Winnipeg, dans la province du Manitoba. Elle est sous le contrôle immédiat du personnel du bureau central à Ottawa.

Le nombre des phares, balises à feux et phares flottants entretenus par le gouvernement dans la division d'Ontario, telle que délimitée plus haut, est de 283, situés à 213 stations différentes.

Le nombre des gardiens de phares dans cette division payés directement par le gouvernement est de 197, mais dans certains cas les gardiens emploient des aides qu'ils paient à même l'allocation que le gouvernement leur accorde pour cette fin.

Il y a dans Ontario 4 sifflets de brume, 11 cornets de brume à vapeur et 4 cloches de brume mécaniques (tous situés à des stations de phares), ainsi que 6 bouées à cloches et 32 bouées à gaz.

Outre les feux entretenus par ce ministère, comme il est dit plus haut, il y a dans Ontario trois feux sur ponts tournants, un système de feux sur le canal Murray, entretenus par le ministère des Chemins de fer et Canaux, cinq feux doubles d'alignement sur les rivières Détroit et Saint-Clair, et un phare flottant avec signal de brume à vapeur sur le lac Erié, entretenus par les propriétaires de vaisseaux américains, onze feux entretenus sur les quais appartenant à des municipalités ou corporations, deux feux d'alignement entretenus par les intéressés à l'îlot d'Argent, et un sur la pointe Coppermine.

Notre ministère fournit du pétrole à 6 de ces dernières stations.

Chaque année, un vapeur est affrété pour le ravitaillement des phares sur le fleuve Saint-Laurent et les grands lacs entre Montréal et la tête du lac Supérieur. M. Patrick Harty, surintendant des phares, est chargé d'approvisionner les phares et d'inspecter les stations, ce qui l'occupe pendant environ 7 semaines. M. Harty a aussi inspecté les phares de la rivière Ottawa, mais quelques autres de peu d'importance, dans des eaux isolées, y compris ceux des lacs Témiscamingue, Nipissingue, Simcoe et de la baie de Quinté, n'ont pas été visités.

N. John Nash, agent local de ce ministère au Portage-du-Rat, inspecte de temps en temps les feux du lac des Bois, et s'occupe généralement des affaires de ce ministère dans tout le district de la rivière La-Pluie.

NOUVELLES AIDES POUR LA NAVIGATION.

Entrée d'aval du canal de Soulanges.—L'extrémité orientale de la jetée sud est marquée par un feu de gaz à occultation qui se projette du haut d'une tour d'acier pyramidale à claire-voie. La tour se trouve à 21½ pieds au-dessus de la jetée.

Le feu s'élève à 34 pieds au-dessus du niveau d'été du lac et devrait être visible à 4 milles de tous les points d'approche La substance illuminante est du gaz comprimé. Le feu est blanc ; il brille pendant 8 secondes et s'occulte totalement pendant 4 secondes alternativement.

A l'extrémité orientale de la jetée nord un feu rouge fixe se projette du haut d'une tour de fer, de forme circulaire, surmontée d'une lanterne en métal circulaire, Le phare est peinturé en blanc et la toiture de la lanterne est rouge. La hauteur de la tour à partir du sommet de sa fondation de béton jusqu'à la girouette de la lanterne est de 29½ pieds. Le feu s'élève à 37 pieds au-dessus du niveau d'été du lac et devrait être visible à deux milles dans l'axe de l'alignement. La substance illuminante est du gaz comprimé. L'appareil illuminatif est catoptrique.

Un feu similaire se projetant d'une tour semblable est entretenu sur la berge septentrionale du canal, au nord de la seconde écluse, à 1,826 pieds S. 78°12′ O. du phare en dernier lieu décrit.

La tour a 45½ pieds de hauteur. Le feu rouge fixe s'élève à 59 pieds au-dessus du niveau d'été du lac et devrait être visible à 2 milles dans l'axe de l'alignement.

Ces deux feux rouges fixes, mis en ligne, conduisent dans le canal à partir de la plus éloignée vers l'ouest des 3 bouées à gaz indiquant le côté nord du chenal entre l'endroit où le chenal laisse l'alignement des feux de Beauharnois et l'axe du canal.

Ces feux ont été établis par les autorités du canal et ont été transférés au ministère de la Marine.

Port Colborne.—Un phare a été construit à l'extrémité du large du nouveau brise-lames à l'entrée du port Colborne. Ce phare remplace les feux temporaires dont je parle dans mon rapport de l'an dernier. Il a été mis en opération le 17 octobre 1903.

La tour est en béton, de forme carrée (les côtés de sa partie inférieure étant verticaux et ceux de sa partie supérieure inclinés) et est peinturée en blanc. Elle est surmontée d'une lanterne de fer octogonale peinturée en rouge. Elle a 46 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'au sommet du ventilateur de la lanterne.

Le feu est rouge fixe, s'élève à 50 pieds au-dessus du niveau du lac, et devrait être visible à 8 milles de tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminatif est dioptrique du 7me ordre. Ce feu sera remplacé plus tard par un autre plus fort et plus distinctif.

On a installé à la base du phare un diaphone qui sera mis en opération à l'ouverture de la navigation en 1904.

La tour a été construite à l'entreprise par M. Hogan et MacDonell, entrepreneurs pour le brise-lames, et a coûté $6,200. Les machines du signal de brume ont été fournies par la compagnie dite "Canadian Fog Signal Company" et ont coûté $2,400.

Pointe Edouard.—Des phares d'alignement ont été construits à la Pointe Edouard, à l'entrée de la rivière St-Clair, afin de permettre aux navires de passer en toute sûreté du lac dans la rivière à travers l'axe du chenal que le gouvernement des Etats-Unis a fait creuser. Ces phares ont été mis en opération le 1er septembre 1903.

Les tours sont en bois, de forme carrée, avec côtés inclinés, et sont surmontés de lanternes en bois, carrées, le tout peinturé en blanc.

La tour de devant se trouve sur la grève, à 107 pieds en arrière de la rivière.

La hauteur de la tour à partir de sa base jusqu'au sommet ou ventilateur de la lanterne est de 34 pieds.

Le feu est rouge fixe, s'élève à 35 pieds au-dessus du niveau du lac, et devrait être visible à 7 milles de tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminatif est dioptrique du 7me ordre.

La tour de derrière est située sur la même grève, à 579 pieds de la tour de devant. Sa hauteur à partir de sa base jusqu'au sommet du ventilateur de la lanterne est de 54 pieds.

Le feu est rouge fixe, s'élève à 58 pieds au-dessus du niveau du lac, et devrait être visible à 8 milles dans l'axe de l'alignement. L'appareil illuminatif est catoptrique.

Ces phares ont été construits à la journée, sous la surveillance de M. W. K. Morris, d'Ottawa, et ont coûté $2,119.86.

Kincardine.—Une sirène à vapeur, actionnée par les machines de l'aqueduc de la ville, a été mise en opération le 1er mai 1903.

Par les temps de brume, pendant tout le cours de la saison de navigation, cette sirène donne des sons de 2½ secondes de durée, avec intervalles de 42½ secondes, soit un son toutes les 45 secondes.

L'usine de l'aqueduc est située sur la rive du lac, au nord de l'entrée du port. C'est un bâtiment en brique blanche, très visible, avec haute cheminée. La sirène se trouve au-dessus du toit.

L'appareil et son installation ont coûté $293.08. Le service de ce signal est fait par la ville à ses propres frais.

Baie Stokes.—La balise de jour de derrière de l'alignement établi sur la péninsule de Saugeen, en 1899, a été renversée par le vent le 27 mai 1903. Elle n'a pas été reconstruite, vu que nous sommes actuellement à établir des feux d'alignement sur les emplacements des deux balises.

Les travaux se font sous la direction de M. W. K. Morris, contremaître, et seront terminés le printemps prochain.

Feux et balises d'alignement de Collingwood.—Des feux d'alignement temporaires, connus dans la localité sous le nom de "feux d'alignement côtiers", et entretenus par la corporation de Collingwood, ont été établis à l'extrémité sud du port. Ces feux, mis en ligne, indiquent le milieu du chenal de 20 pieds à partir de son extrémité du large, en dehors de la jetée ouest du brise-lames, jusqu'à la courbe près du feu rouge fixe qui s'élève sur le coffrage dans le port.

Le feu de devant de cet alignement se trouve sur la rive, dans la partie méridionale du port, à 330 pieds S. 17° O de l'extrémité nord-ouest du quai de Fleming.

Il se compose de deux lanternes espacées de 6 pieds verticalement, projetant des lumières blanches fixes du haut d'un poteau peinturé en blanc, ayant à son sommet une balise de lattis blanche de la forme d'un diamant.

Le poteau du feu de derrière est situé du côté sud de la Seconde rue, à 130 pieds à l'ouest de son intersection avec le côté ouest de la rue des Cèdres, et est distant de 1,610 pieds S. 10° O. du poteau du feu de devant.

Deux lumières blanches fixes sont projetées par des lanternes hissées à ce poteau et espacées de 6 pieds verticalement. Le poteau a 55 pieds de hauteur et est surmonté d'une balise en lattis de la forme d'un diamant, de 12 pieds de hauteur sur 8 pieds de largeur, le tout peinturé en blanc.

Le milieu du chenal de 20 pieds conduisant à l'élévateur est marqué par deux balises de jour, celle de devant consistant en un lattis de la forme d'un diamant, peinturé en blanc, fixé à un mât planté à 32 pieds au-dessus du niveau de l'eau, à l'extrémité du large ou nord-ouest du quai de l'élévateur, et celle de derrière se composant d'une amarque blanche de la forme d'un diamant, peinturée à l'extrémité nord-ouest de l'élévateur, à une hauteur de 40 pieds au-dessus de l'eau.

Ces deux balises, mises en ligne, indiquent le milieu du chenal de 20 pieds (110 pieds de largeur) conduisant de l'extrémité sud de la courbe à l'élévateur.

Mines de Bruce.—Un feu a été mis en opération, en juillet 1902, sur le nouveau quai du gouvernement. Ce feu est projeté par une lanterne à lentille convexe placée sur un bâtiment au coin sud-est de l'entrepôt non peinturé, à 60 pieds de l'extrémité du large du quai.

Le feu est blanc fixe, s'élève à 12,000 pieds au-dessus du lac ,et devrait être visible à 5 milles de tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminatif est dioptrique du 7ème ordre.

La Compagnie des Mines de Cuivre de Bruce a fait savoir au ministère qu'elle continuerait à entretenir un feu rouge au coin sud-est de l'entrepôt, à l'extrémité du large de son quai privé, mais le gouvernement n'a rien à voir à ce feu et ne donne rien pour son entretien, de sorte qu'on ne devra plus le considérer comme un feu officiel.

Tolsmaville.—Un feu a été établi le 24 juillet 1903 sur le quai du gouvernement à Tolsmaville, du côté nord de l'île Cockburn. Ce feu est projeté par une lanterne à lentille de verre comprimé, fixée sur un bâtiment de 12 pieds de hauteur, à l'extrémité du

arge du quai. Il est blanc fixe, s'élève à 20 pieds au-dessus du niveau du lac, et devrait être visible à 9 milles de tous les points d'approche par eau.

NOUVELLES AIDES POUR LA NAVIGATION.

Canal Lachine.—Le feu qu'entretenait le ministère de la Marine au haut d'un mât à l'extrémité d'amont du quai de chemin de fer, à l'entrée d'amont du canal Lachine, à été remplacé, en 1900, par un phare permanent, formant le feu de devant d'un alignement établi par le ministère des Chemins de fer et Canaux pour indiquer l'axe de la tranchée draguée qui conduit de l'entrée d'amont du canal au chenal de 14 pieds du système du haut Saint-Laurent. Ces deux feux nous furent transférés en 1902.

Le phare d'alignement de devant se trouve sur une pile en coffrage non peinturée construite à l'extrémité ouest du quai de chemin de fer.

La tour est en acier, a la forme d'un cône tronqué, et est surmontée d'une lanterne de métal cylindrique. Elle est peinturée en blanc ; la toiture de la lanterne est en cuivre non peinturé. La hauteur du phare à partir du tablier de la pile qui le supporte jusqu'au sommet du ventilateur de la lanterne est de 29⅓ pieds.

Le feu est à acétylène, blanc et à occultation, éclairant avec toute son intensité pendant 8 secondes et ensuite avec une lueur terne pendant 2 secondes, alternativement. Il s'élève à 30 pieds au-dessus du niveau d'été du lac et devrait être visible à 10 milles dans un petit arc de chaque côté de l'axe de l'alignement, ainsi que dans le chenal en passant. L'appareil illuminatif est catoptrique.

Le feu de derrière est distant de 904 pieds N. 80° 47 E. de celui de devant et est semblable à ce dernier. Il s'élève à 44 pieds au-dessus du niveau d'été du lac et devrait être visible à 12 milles dans un petit arc de chaque côté de l'axe de l'alignement.

La tour est semblable à celle du feu de devant, mais est plus haute. Elle est située sur une pile en coffrage non peinturée, en eaux peu profondes, au fond de la baie à l'est du quai de chemin de fer, et est reliée à la rive par une passerelle. La hauteur du phare à partir du tablier de la pile jusqu'au sommet du ventilateur de la lanterne est de 48½ pieds. Les deux feux, mis en ligne, conduisent à travers l'axe de la tranchée draguée jusqu'au coude à 1½ mille plus loin.

Oka.—Le 16 septembre 1903, un poteau-phare a été établi à l'extrémité extérieure du quai en avant du village d'Oka sur la rive nord du lac des Deux-Montagnes, rivière Ottawa.

Le feu est blanc fixe et est projeté par une lanterne à lentille hissée sur un poteau fixé sur le devant de l'entrepôt sur le quai, près de son extrémité extérieure. Il s'élève à 28 pieds au-dessus du niveau d'été de la rivière et devrait être visible à 5 milles de tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminatif est dioptrique du 7ème ordre.

Le poteau a 20 pieds de hauteur. Il est fixé au coin sud-est de l'entrepôt, qui est un bâtiment de bois peinturé en couleur de terre à foulon.

Les travaux ont été faits par M. Hyacinthe Lacroix, le gardien du phare en amont d'Oka, et ont coûté $258.30. La lanterne a été fournie par le département.

Ile Etroite.—Un nouveau phare a été construit pour remplacer celui qui avait été détruit par le feu le 30 mars 1902. Le feu a été mis en opération à l'ouverture de la navigation en 1903 et le feu temporaire a été supprimé.

Ce phare se trouve sur l'emplacement de celui qui a été incendié, à l'extrémité occidentale de l'Ile. C'est une construction de bois rectangulaire, avec une lanterne de bois octogonale placée à l'extrémité ouest du toit, le tout peinturé en blanc. La hauteur du phare à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne est de 37 pieds.

Le feu est blanc fixe, s'élève à 36 pieds au-dessus du niveau du lac, et devrait être visible à 11 milles de tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminatif est dioptrique du 7ème ordre.

Un centre rouge a été inséré dans ce feu, qui couvre le banc Foster et les hauts-fonds avoisinants, et indique aussi la position des battures situées à l'ouest de la tête de l'île Etroite.

Ce phare a été construit à l'entreprise par M. J. Canolish Kennedy, d'Owen-Sound, et a coûté $2,676.40.

Pointe-aux-Pins.—Le 11 avril 1903 on a établi ici deux poteaux-phares, qui ont été remplacés, le 28 septembre, par des phares d'alignement à parements jointifs.

Les tours sont en bois, de forme carrée, avec côtés inclinés, et sont surmontées de lanternes de bois, carrées, le tout peinturé en blanc. Les feux sont blancs fixes et l'appareil illuminatif est catoptrique.

La tour de devant se trouve à l'extrémité nord du banc de sable qui s'étend au nord du phare, à l'extrémité sud de la pointe aux Pins.

La tour a 31 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'au sommet du ventilateur de la lanterne.

Le feu s'élève à 28 pieds au-dessus du niveau de la rivière et devrait être visible à 4 milles dans l'axe de l'alignement.

La tour de derrière est située sur la rive ouest de la petite baie formée par le banc de sable et est distante de 920 pieds S. 54 $\frac{1}{2}$° 0 de celle de devant. Elle a 56 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'au sommet du ventilateur de la lanterne.

Le feu s'élève à 53 pieds au-dessus du niveau de la rivière et devrait être visible à 4 milles dans l'axe de l'alignement.

Ces phares remplacent les feux d'alignement privés qu'entretenait M. Rouleau, pilote, un peu plus loin au nord, et qui ont été supprimés lorsque nous avons établi nos feux temporaires.

Ile aux Loutres.—Un phare a été érigé à l'extrémité nord-ouest de cette île, sur la rive nord-est du lac Supérieur.

C'est une construction de bois, octogonale, avec côtés inclinés, peinturée en blanc et surmontée d'une lanterne de fer polygonale, peinturée en rouge. Sa hauteur à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne est de 36 pieds.

La tour se trouve à 100 verges à peu près de la pointe extrême nord de l'île, sur un rocher qui s'élève à environ 70 pieds au-dessus du niveau du lac. Le logement du gardien du phare (un bâtiment de bois blanc) est sur le littoral sud du havre de Big Daves, en deçà de la pointe nord de l'île.

En attendant que la construction de l'appareil illuminatif permanent destiné à ce phare soit terminée, une lentille dioptrique de 7me ordre, qui projette un feu blanc fixe, a été temporairement placée dans la lanterne le 23 octobre 1903. Le feu s'élève à 97 pieds au-dessus du niveau du lac et devrait être visible à 10 milles de tous les points d'approche par eau.

Les constructions, à cette station-ci, ont été érigées à l'entreprise par M. Wm. Fryer, de Collingwood, qui a exécuté les travaux ici et aux îles à l'Ardoise pour le prix (en bloc) de $9,400.

Les dépenses faites jusqu'ici, à part cela, se sont montées à $1,071.85.

Havre de la Péninsule.—On a établi à cette station de phares un cornet de brume à main, qui sera employé pour répondre aux signaux de brume des navires lorsqu'ils seront entendus à la station.

Iles à l'Ardoise.—Un phare a été érigé à l'extrémité sud de l'île à l'Ardoise méridionale, dans la partie nord du lac Supérieur.

C'est une construction de bois, octogonale, avec côtés inclinés, peinturée en blanc et surmontée d'une lanterne de fer polygonale, peinturée en rouge. Sa hauteur à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne est de 36 pieds.

La tour est située au sud de la colline qui forme le côté méridional d'un port appelé " havre de Sunday ", a l'extrémité sud du groupe d'îles. Le logement du gardien du phare (un bâtiment de bois blanc) se trouve sur la grève du port, au nord-est du phare.

En attendant que la construction de l'appareil illuminatif permanent destiné à ce phare soit terminée, une lentille dioptrique du 7me ordre, qui projette un feu blanc fixe, a été temporairement placée dans la lanterne le 28 octobre 1903. Le feu s'élève à 224 pieds au-dessus du niveau du lac et devrait être visible à 10 milles de tous les points d'approche par eau.

Les constructions, à cette station-ci, ont été érigées à l'entreprise par M. Wm. Fryer, de Collingwood, qui, comme je le dis plus haut, a exécuté les travaux ici et à l'île aux Loutres pour un prix en bloc.

Les dépenses faites jusqu'ici, à part cela, se sont montées à $1,071.85.

Ilôt d'Argent.—Le ministère de la Marine fournit maintenant l'huile d'éclairage pour les deux feux d'alignemeut entretenus par des particuliers, depuis 1869, sur le quai au Cap-du-Tonnerre, sur la rive du lac Supérieur, en deçà de l'île Brûlée, à la hauteur de l'îlot d'Argent, et connus sous le nom de "feux d'alignement de l'îlot d'Argent."

Ces feux sont blancs fixes et sont projetées par des lanternes tubulaires, supportées par des poteaux peinturés en blanc. Ils devraient être visibles à 2 milles dans l'axe de l'alignement.

Le poteau de devant a 12 pieds de hauteur et est situé sur le quai près de son extrémité sud-ouest. Le feu s'élève à 10 pieds au-dessus du niveau de l'eau.

Le poteau de derrière se trouve sur le quai à 116 pieds N. 50° E. de celui de devant. Il a 18 pieds de hauteur et le feu s'élève à 16 pieds au-dessus du niveau de l'eau.

Les deux feux, mis en ligne (N. 50 E.), conduisent au quai les navires qui arrivent du sud-ouest et leur permettent d'éviter les battures au large de l'île Brûlée et de la Pointe de l'Eglise Catholique.

AIDES DE LA NAVIGATION SUPPRIMÉES.

Presqu'Ile.—Le feu dans la tour de derrière de l'alignement qui autrefois conduisait dans la baie de Presqu'Ile, sur la rive nord du lac Ontario, a été supprimé en 1891, lorsque les feux d'alignement conduisant à l'entrée d'amont du canal Murray furent établis, mais la tour a été laissée en place, vu qu'elle était utile pour les petits bateaux entrant par l'ancien chenal peu profond. Mise en ligne avec le phare de la Pointe Salée, elle guidait les navires à travers ce chenal. Cette année, l'on a jugé nécessaire de démolir cette tour à cause de son état de délabrement, de sorte qu'elle ne peut plus servir d'amer.

Havre-aux-Pins.—Les feux d'alignement autrefois entretenus par des particuliers sur le côté nord-est du havre aux Pins, péninsule de Saugeen, sur la rive orientale du lac Huron, n'a pas été en opération depuis que la scierie qui se trouve dans ce havre a été fermée.

CHANGEMENTS ET PRINCIPALES AMÉLIORATIONS AUX AIDES POUR LA NAVIGATION DÉJÀ ÉTABLIES

Quai de Baskin.—Des tours ont été construites à cette station de la rivière Ottawa pour remplacer les mâts surmontés de fanaux qu'il y avait là. Les mâts ont été enlevés et les nouveaux phares ont été mis en opération à l'ouverture de la navigation en 1903.

La tour de devant est située à 60 pieds en arrière de la rive ; elle est en bois, de forme carrée, avec côtés inclinés, et est peinturée en blanc. Sa hauteur à partir de la base jusqu'à la girouette est de 26 pieds. Le feu s'élève à 30 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 6 milles dans l'axe de l'alignement. L'appareil illuminatif consiste en une lentille en verre comprimé. La substance illuminante dont on se sert est l'acétylène.

La tour de derrière se trouve à $\frac{1}{3}$ mille S.E. de celle de devant. C'est une construction semblable à l'autre. Sa hauteur à partir de la base jusqu'à la girouette est de 31 pieds. Le feu s'élève à 50 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 6 milles dans l'axe de l'alignement. L'appareil illuminatif est catoptrique. La substance illuminante dont en se sert est l'acétylène.

Les travaux ont été exécutés à la journée sous la surveillance de M. Madore et ont coûté $1,154.43

Belleville.—Comme on avait de la difficulté à distinguer le phare à cause du grand nombre de feux brillants qui se trouvent dans les environs, sa couleur a été changée de blanche à rouge le 15 septembre 1903.

Kincardine.—Le nouveau phare dont je parle dans mon rapport de l'an dernier et qui devait remplacer l'ancien phare d'alignement de devant, détruit par le feu, a été achevé, et a été mis en opération au mois de mai 1903, le feu temporaire ayant été en même temps supprimé.

Ce phare est situé sur la jetée septentrionale, à 230 pieds de son extrémité occidentale, et à 1,200 pieds du phare principal.

Il consiste en un bâtiment d'acier à claire-voie, de forme carrée, avec côtés inclinés, peinturé en brun et surmonté d'une lanterne de bois, blanche, octogonale. La tour a 33 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterue.

Le feu est rouge fixe, s'élève à 35 pieds au-dessus du niveau du lac, et devrait être visible à 7 milles de tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminatif est dioptrique du 7ème ordre.

Les pièces de la charpente d'acier ont été fournies par la maison "Gould, Shapley & Muir Co.", de Brantford, pour le prix de $442, et le phare a été érigé par M. John Watson, pour la somme de $598.52.

Phares d'alignement de Saugeen.—L'entretien du feu d'alignement de derrière a été assumé par le ministère de la Marine, et on a amélioré le service en remplaçant les mâts par des tours à parements jointifs.

Les tours sont en bois, de forme carrée, avec côtés inclinés, et sont surmontées de lanternes de bois, carrées, le tout peinturé en blanc. Elles ont chacune 31 pieds de hauteur à partir de leur base jusqu'au sommet du ventilateur de la lanterne.

La tour de devant est située sur une pile en coffrage, construite sur le brise-lames, du côté nord de l'embouchure de la rivière, et est distante de 40 pieds de l'extrémité du brise-lames.

Son feu est vert fixe (au lieu de blanc fixe comme celui qui se projetait du sommet du mât). Il s'élève à 36 pieds au-dessus du niveau du lac, et devrait être visible à 4 milles de tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminatif consiste en une lentille de verre comprimé.

La tour de derrière se trouve à l'endroit où était le mât d'où se projetait le feu de derrière, sur le penchant de la colline, près de l'extrémité de terre du brise-lames, à 700 pieds en deçà du phare de devant.

Le feu est vert fixe, s'élève à 49 pieds au-dessus du niveau du lac, et devrait être visible à 4 milles dans un petit arc de chaque côté de l'axe de l'alignement.

Les travaux ont été exécutés à l'entreprise par M. John McAulay et ont coûté $1,085.

Pointe-au-Baril. —Le tour d'alignement de derrière a été remplacée par une autre tour construite au même endroit, au sommet d'une île dans le chenal du côté de terre, à 4,800 pieds du phare d'alignement de devant.

La nouvelle construction est carrée, avec côtés inclinés, et consiste en un bâti d'acier surmonté d'une guérite en bois à parements jointifs et d'une lanterne de bois, carrée. La charpente d'acier est peinturée en rouge et la boiserie en blanc. Le phare a 51 pieds de hauteur à partir du sol jusqu'à la girouette de la lanterne.

Le feu de la nouvelle tour est rouge fixe, s'élève à 62 pieds au-dessus du niveau de la baie, et devrait être visible à 9 milles dans un petit arc de chaque côté de l'axe de l'alignement. L'appareil illuminatif est catoptrique.

Les pièces de la charpente d'acier ont été fournies par la maison, "Gould, Shapley & Muir Co.", de Brantford, pour le prix de $410, et le phare a été érigé à l'entreprise par M. R. Hudson pour $490.

Petit-Courant.—Immédiatement après l'ouverture de la navigation, en 1903, le feu de la tour, dans le village, a été changé de blanc fixe à rouge fixe, afin de permettre de le distinguer plus facilement des lumières du village. En même temps l'ancien appareil catoptrique a été enlevé et remplacé par une lentille dioptrique du 7me ordre.

Ile aux Pots-de-Fleurs.—La cloche de brume qui s'était brisée à cette station au mois d'août 1902, a été remise en opération dans le cours du mois de septembre.

Cap-Croker.—Le feu blanc fixe de cette localité a été remplacé par un feu blanc à occultation, visible pendant 23 secondes et s'éclipsant pendant 4½ secondes, alternativement.

Le cornet de brume électrique a été remplacé par une sirène actionnée par l'air comprimé. Cette sirène, par les temps de brume, donnera des sons de 15 secondes de durée, séparés par des intervalles silencieux de 15 secondes.

Meaford.—Le 1er 1903, on a substitué l'électricité au pétrole pour l'éclairage du phare situé à l'extrémité au large du brise-lames du côté ouest de l'entrée du port. De plus, l'entretien du poteau-phare établi par la corporation de la ville sur le brise-lames oriental (tel que décrit dans mon rapport de l'an dernier), a été assumé par le ministère de la Marine, et le pétrole a été remplacé par l'électricité comme substance illuminante. Le feu consiste maintenant en une brillante lumière électrique produite par une lampe incandescente équivalente à 32 bougies, placée dans une lanterne hissée au sommet d'un poteau s'élevant à 14 pieds au-dessus du niveau de l'eau et situé à 2 pieds de l'extrémité du brise-lames oriental.

Dans le cas où l'une ou l'autre des lampes électriques installées à cette station-ci se dérangerait, une lampe à pétrole la remplacera temporairement.

Saut-Sainte-Marie.—A l'ouverture de la navigation en 1903, on a amélioré les feux d'alignement marquant l'abord du canal canadien du côté de l'ouest en remplaçant l'appareil illuminatif employé jusque-là dans chaque phare par un groupe de 3 lampes électriques incandescentes, équivalentes à 65 bougies chacune, placées aux foyers de réflecteurs paraboloïdaux.

Les deux feux ont aussi été changés en couleur de blancs fixes à rouges fixes.

Ces feux devraient émettre de très forts rayons dans un petit arc de chaque côté de l'axe de l'alignement.

Les feux en question sont ceux que projettent le fanal sur la balise en coffrage, au coude du chenal, et la tour sur la pointe Davignon.

En même temps, la couleur du feu électrique à arc entretenu par le ministère des Chemins de fer et Canaux à l'extrémité d'amont de la jetée nord du canal canadien et du feu semblable à l'extrémité d'amont de la jetée sud, a été changée de rouge à vert afin de permettre de distinguer les feux d'alignement rouges ci-dessus décrits.

Les deux feux dont la couleur a été modifiée sont ceux situés le plus à l'ouest dans chacune des deux rangées de lampes électriques à arc illuminant la berge du canal et les abords des caissons.

Ces changements ont été faits sous la surveillance de M. J. C. Boyd, surintendant du canal, qui nous a gracieusement prêté son concours en plusieurs occasions.

BOUÉES ET BALISES.

Pointe du Moulin-à-Vent.—Le 6 juin 1903, le steamer *Keefe*, de la ligne Molvin, tirant 14 pieds d'eau, toucha fond dans le chenal principal du lac Saint-Louis, à 200 pieds au sud de la bouée à gaz n° 98 S., qui marque le côté nord du chenal à l'est de la Pointe du Moulin-à-Vent, Ile Perrot. Cette bouée à gaz a été en conséquence démarrée et placée à environ 300 pieds au sud de son ancienne position.

Batture de Macnair.—Le 23 septembre 1903, une bouée-espar peinturée en raies horizontales rouges et noires a été établie dans 15 pieds d'eau près du centre de la batture de Macnair, un récif situé à environ 800 pieds de l'île Macnair, en aval de Brockville, en remplacement de la bouée-espar autrefois entretenue à cet endroit par le gouvernement des Etats-Unis.

Haut-fond Hillcrest.—Le 23 septembre 1903, une bouée à gaz a été établie sur le bord sud-est du haut-fond qui se trouve dans le fleuve Saint-Laurent à environ 250 pieds de la rive nord, vis-à-vis Hillcrest, et près de l'extrémité d'amont de la passe dans le groupe d'îles de Brock, en remplacement de la bouée à gaz autrefois entretenue par le gouvernement des Etats-Unis dans ces parages.

La bouée est d'acier, de forme cylindrique, et est surmontée d'un lattis conique sur lequel est placée une lanterne du type Pintsch, le tout peinturé en rouge. Le feu consiste en une lumière à acétylène blanche fixe. Il s'élève à 9 pieds au-dessus du niveau du fleuve, et devrait être visible à 4 milles.

Toronto.—La bouée à cloche autrefois entretenue par la corporation pour atteindre le coffrage à l'extrémité du large du tuyau de prise d'eau de l'aqueduc a été supprimée. Un avis aux marins a été publié au mois d'août 1903, décrivant toutes les bouées entretenues par la corporation de Toronto aux abords du port.

Batture Surprise.—A l'ouverture de la navigation en 1903, la bouée à cloche, qui était rouge, a été peinturée en noir, vu qu'elle se trouve sur le côté sud-ouest de la batture et que les steamers passent généralement entre elle et la rive.

Rocher Solitaire.—La bouée à cloche marquant ce rocher, qui avait coulé à fond, a été remplacée par une autre à l'ouverture de la navigation en 1903.

Haut-fond Jennie Graham.—La bouée à plate-forme marquant ce haut-fond, au sud des îles aux Canards, lac Huron, a été remplacée par une bouée à cloche du type de celles en usage aux Etats-Unis, qui a été amarrée en juin 1903 au sud du haut-fond, dans 7 brasses d'eau.

La nouvelle bouée est en acier ; elle est peinturée en rouge et surmontée d'une cloche que fait sonner son mouvement sur les vagues.

Batture de l'île aux Lièvres.—Le 26 août 1903, une bouée-espar rouge, émergeant de 6 pieds en dehors de l'eau, a été placée par M. Stewart, ingénieur hydrographe, pour marquer l'extrémité sud de la batture dangereuse avoisinant l'île aux Lièvres, baie du Tonnerre.

Fort-William. —Le 25 août 1903, une bouée de bois à plate-forme, de 12 pieds carrés, surmontée d'une pyramide de bois octogonale de 8 pieds de hauteur, avec lattis vertical, le tout peinturé en rouge, a été établie à l'extrémité du large du bord septentrional du chenal dragué conduisant à Fort-William, à l'embouchure de la rivière Kaministikwia.

La superstruction de la bouée est surmontée d'une lampe Wigham de 31 jours peinturée en blanc, qui, d'une hauteur de 9 pieds au-dessus de l'eau, projette un feu blanc fixe qui devrait être visible à 5 milles de tous les points d'approche.

Cette bouée est amarrée dans 23 pieds d'eau et remplace la bouée-espar rouge du large qui marquait le bord du chenal dragué.

Chenal de l'île Victoria.—Le 2 septembre 1903, M. W. J. Stewart, ingénieur hydrographe, a établi 3 bouées-espars au large de l'extrémité occidentale de l'île Victoria, lac Supérieur, comme suit :—

1. Une bouée-espar peinturée en raies horizontales rouges et noires, émergeant de 12 pieds en dehors de l'eau,à 3,200 pieds du point extrême ouest de l'île Victoria et à 2,000 pieds du rocher de l'île aux Tigres le plus rapproché.

La bouée est au milieu d'un petit rocher couvert d'a peu près 6 pieds d'eau, la partie la moins profonde se trouvant à 100 pieds au nord-est de là. A 100 pieds au sud-est de la bouée est l'extrémité du large du rocher avec seulement 14 pieds d'eau au-dessus.

2. Une bouée-espar noire, sortant de 10 pieds en dehors de l'eau, tout près du banc de sable au bout extrême ouest de l'île Victoria, dans 5 brasses d'eau.

3. Une bouée-espar rouge, sortant 10 pieds en dehors de l'eau, à 4,125 pieds du phare l'île Victoria, et à 1,600 pieds au large de la pointe basse, herbeuse, le plus rapprochée.

DIVISION DE QUÉBEC (SERVICE DES PHARES).

La division de Québec embrasse les eaux situées entre l'entrée du détroit de Belle-Ile et Montréal, soit plus de 1,200 milles de côtes et de rivières. Elle comprend toutes les

aides à la navigation dans la rivière Richelieu, le lac Memphrémagog, le fleuve Saint-Laurent, la rivière Saguenay, le lac Saint-Jean, la baie des Chaleurs, le golfe Saint-Laurent, le détroit de Belle-Isle, et les côtes nord et ouest de Terre-Neuve et du Labrador. Cette division est sous la direction de M. J. U. Gregory, l'agent du ministère de la Marine et des Pêcheries à Québec.

L'agent est aussi préposé à l'engagement des matelots ; il exécute les ordres de la Chambre de Commerce Britannique relativement aux naufrages, aux marins dénués de ressources et aux accidents de mer ; enfin il est receveur d'épaves, surveillant des quais, inspecteur des pêcheries pour la province de Québec et surintendant du service des signaux.

Le personnel des employés sous les ordres de l'agent se compose de M. L. A. Blanchet, premier commis et comptable, ainsi que sous-préposé à l'engagement des matelots, M. Geo. D. O'Farrell, inspecteur des phares, M. Alphonse Hamel, commis, et M. P. J. O'Brien, garde-magasin et gardien de quai, avec les aides dont on a besoin.

Les ateliers, munis d'un grand assortiment de modèles de toutes sortes que requiert le service, sont sous la direction de M. Ernest Roy, M. François Turgeon et M. Louis Gagné, maîtres-charpentiers, et M. Narcisse Dufour, maître-forgeron de navires. Les usines à gaz sont administrées par M. G. Bélanger.

Les steamers à la disposition de l'agent pendant l'année dernière ont été le nouveau steamer de l'État *Druid*, capitaine C. Koenig, qui a fait le service des feux, des bouées et balises depuis le Platon jusqu'à la Pointe-au-Père, et le steamer *Aberdeen*, capitaine Bélanger, qui a avitaillé les phares du fleuve et du golfe Saint-Laurent, du détroit de Belle-Ile, d'Anticosti, des îles de la Madeleine et de la baie des Chaleurs.

Le service des phares en amont de Québec a été fait par des bateaux à passagers ou par chemin de fer, suivant qu'il a été jugé plus commode et plus économique.

Les bouées entre le Platon et Montréal sont sous la surveillance de M. U. P. Boucher, qui a le steamer *Shamrock* à sa disposition pour ce service.

Depuis mon dernier rapport annuel, 12 nouveaux feux ont été établis entre Montréal et Québec, de sorte que cette division comprend maintenant 200 feux à 121 stations ; 6 phares flottants, dont 3 sont munis de sifflets de brume à vapeur puissants ; une sirène de premier ordre fonctionnant par l'air comprimé ; 9 stations de bombes explosives, où se trouvent aussi des feux ; 2 sifflets de brume à vapeur et 9 cornets de brume ; 12 bouées à gaz, dont 4 sont pourvues de cloches ; 170 bouées en bois ou en fer et 59 balises.

NOUVELLES AIDES POUR LA NAVIGATION.

New-Carlisle.—Un feu, projeté par une lanterne tubulaire, carrée, hissée au sommet d'un mât, a été établi le 1er août 1903, sur le quai du gouvernement.

Ce feu est rouge fixe, s'élève à 32 pieds au-dessus des hautes eaux, et est visible à 2 milles dans l'abord du quai.

Le mât a 25 pieds de hauteur au-dessus du plancher du quai. Il est appuyé contre le côté sud de l'entrepôt qui se trouve à l'extrémité du large du quai.

Barachois de Malbaie.—Un poteau-phare a été établi du côté nord de l'entrée de la Malbaie au mois de mai 1903.

Le feu est rouge fixe et est projeté par une lanterne, avec un petit réflecteur en arrière, hissée au sommet d'un poteau. Il s'élève à 70 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et est visible à 4 milles de tous les points au large.

Le poteau est blanc et a 38 pieds de hauteur. Il repose sur un hangar de bois, blanc, avec toit rouge, et se trouve vis-à-vis de la plage connue sous le nom de Barachois.

La dépense totale relativement à l'établissement de cette aide de la navigation s'est chiffrée par $128.29.

Sept Iles.—Un signal de brume à bombes explosives a été établi sur l'île Carousel, le 15 août 1903, pour la protection des navires faisant le commerce le long de la rive nord. Ce signal consiste en bombes de fulmi-coton qui font explosion toutes les 10 minutes au haut d'un mât situé à 300 pieds au sud-est du phare.

Rivière à la Pipe.—Au cours de l'été de 1901, l'agent du ministère àQuébec a fait des arrangements pour établir un feu sur le quai du gouvernement à cet endroi sur le lac St-Jean. Ce feu est projeté par une lanterne en verre comprimé hissée au sommet d'un poteau planté au coin sud-ouest du quai, qui se trouve sur le lot 18, dans le 1er rang du canton Taillon, à $\frac{3}{4}$ de mille à l'ouest de l'embouchure de la rivière.

Ile au Bélier.—Un feu semblable a été établi en même temps sur l'île au Bélier, à l'est de l'île Verte, à $\frac{1}{2}$ mille au nord-ouest de St-Gédéon. Ce feu est projeté du sommet d'un poteau planté sur la partie sud-ouest de l'île. Le poteau a 16 pieds de hauteur et repose sur un petit hangar.

Pointe Noire.—Les feux d'alignement autrefois entretenus à l'entrée de la rivière Saguenay ont été rétablis le 15 août 1903.

Ces feux sont blancs catoptriques et sont projetés par des lanternes de bois, hexagonales, placées sur des tours de bois carrées, avec côtés inclinés, le tout peinturé en blanc. Chaque tour a 27 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'au ventilateur de la lanterne.

La tour de devant est située sur la pointe, près de son extrémité orientale.

Le feu s'élève a 60 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et est visible à 13 milles dans l'axe de l'alignement.

La tour de derrière se trouve à 1,558 pieds N. 60° 16′ O. de celle de devant. Le feu s'élève à 131 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et est visible à 15 milles dans l'axe de l'alignement.

Les deux feux, mis en ligne à N. 60° 15 O., conduisent à l'embouchure de la rivière Saguenay et permettent aux navires d'éviter le haut-fond de Prince, le récif du Bar et la batture de la Vache.

Les travaux de réfection des anciennes tours ont été faits par des ouvriers envoyés des ateliers de notre agence de Québec.

Traverse de St-Ours.—Deux phares d'alignement ont été construits et mis en opération ici le 27 octobre 1903. Ces phares projettent des feux blancs fixes catoptriques' visibles seulement dans l'axe de l'alignement. Ils marquent la tangente autrefois indiquée par des balises de jour, mais se trouvent à 75 pieds à l'ouest de l'endroit où étaient ces balises.

La tour de devant est une construction de bois, carrée, avec côtés inclinés, peinturée en blanc et surmontée d'une lanterne de bois, carrée, peinturée en blanc, avec toiture rouge. Elle a 33 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'au ventilateur de la lanterne.

Elle repose sur une pile de béton blanchie à la chaux de 22 pieds de hauteur, construite sur la grève à 2,580 pieds N. 13° 52 E. de l'endroit où se trouvait la balise de jour de devant, qui a été récemment enlevée.

Le feu s'élève à 50 pieds au-dessus du niveau d'été du fleuve et est visible à 4 milles.

Le feu de derrière s'élève à 87 pieds au-dessus de l'eau et est visible à 4 milles.

Il est temporairement projeté par une lanterne hissée au haut d'un mât s'élevant à 15 pieds au-dessus de la charpente d'acier d'une tour à claire-voie. Cette tour, une fois achevée, consistera en un bâtiment d'acier à claire-voie, de forme carrée, avec côtés inclinés, peinturé en brun et surmonté d'une guérite de bois à parements jointifs, couronnée d'une lanterne de bois carrée. On a rendu le côté du bâtiment donnant sur le chenal plus voyant comme balise de jour en le couvrant d'un lattis sur sa moitié supérieure. La toiture de la lanterne sera peinturée en rouge et le reste de la lanterne, la guérite et les lattes seront blancs. La hauteur de la tour à partir de sa base jusqu'au ventilateur de la lanterne sera de 64 pieds.

La tour est située à 2,700 pieds S. 15° 30′ O. du feu de devant et à 125 pieds S. 54° 4′ O. de l'endroit où était la balise de devant.

Les deux feux, mis en ligne S. 15° 30′ O., marquent l'axe du chenal amélioré à partir de la bouée à gaz 5 M. jusqu'à la courbe de Bellmouth.

Petite Traverse.—Le 27 octobre 1903, deux feux d'alignement ont été établis pour marquer l'axe de la tranchée droite connue sous le nom de "Petite Traverse" dans le chenal amélioré.

Les feux et les tours sont semblables à tous égards à ceux que je viens de décrire, marquant la traverse de St-Ours.

La tour de devant est située sur la rive à l'est de la traverse de St-Ours, à 185 pieds de l'endroit où était la balise de jour qu'elle a remplacée et a 6,735 pieds N. 27° 24′ E. du phare d'alignement de devant de la traverse de St-Ours.

Le feu s'élève à 62 pieds au-dessus du niveau du fleuve.

La tour de derrière se trouve dans un champ à 205 pieds au nord de la balise de jour qu'elle a remplacée et à 1,830 pieds N. 61° E de la tour de devant. Le feu s'élève à 117 pieds au-dessus du niveau du fleuve.

Les deux feux, mis en ligne en arrière, conduisent à travers la Petite-Traverse, dans l'axe du chenal, à partir de la courbe de Bellmouth jusqu'au coude de Contrecœur.

Route de Contrecœur.—Deux feux d'alignement exactement semblables à ceux ci-dessus décrits ont été établis pour marquer l'axe de la tranchée, dans le chenal amélioré, connue sous le nom de " route de Contrecœur."

La tour de devant est située sur la rive à l'est de la traverse de St-Ours, à 155 pieds de l'endroit où était la balise de jour qu'elle a remplacée et à 4,275 pieds N. 8° 48′ E. de la tour de devant de l'alignement de la Petite-Traverse.

Le feu s'élève à 63 pieds au-dessus du niveau du fleuve.

La tour de derrière se trouve dans un champ, à 75 pieds S. 40° 30′ E. de l'endroit où était la balise de jour qu'elle a remplacée et a 2,555 pieds N. 48° 15′ E. de la tour de devant.

Le feu s'élève à 127 pieds au-dessus du niveau du fleuve.

Les deux feux, mis en ligne en arrière, conduisent à travers la route de Contrecœur dans l'axe du chenal, S. 48° 15′ O., à partir du coude de Contrecœur jusqu'au coude que marque la bouée à gaz n° 43 M.

Feux d'alignement entre Contrecœur et Verchères.—Deux phares d'alignement ont été établis, l'année dernière, dans le prolongement de l'axe du nouveau chenal dragué, vers l'est, entre la traverse de Verchères et la traverse de Contrecœur. L'extrémité occidentale du même axe est marquée par les feux d'alignement du village de Verchères.

Ces phares ont été mis en opération le 27 octobre 1903.

Les feux sont blancs fixes, catoptriques, et sont visibles à 6 milles dans l'axe de l'alignement.

La tour de devant consiste en une construction de bois, carrée, avec côtés verticaux, reposant sur une pile de béton blanchie à la chaux. Le phare est peinturé en blanc, avec toit rouge. Il se trouve dans un pied d'eau, sur l'un des hauts-fonds faisant face à Contrecœur, sur la rive sud du fleuve. Il est distant de 4,350 pieds N. 42° O. de l'église du village de Contrecœur.

Le feu de derrière est projeté temporairement par une lanterne hissée au sommet d'un poteau planté au-dessus d'une tour d'acier, à claire-voie, de forme carrée, à côtés inclinés, avec lattes sur la partie supérieure du côté donnant sur l'alignement. La charpente d'acier est peinturée en brun et le lattis en blanc. La hauteur de la tour à partir de la pile jusqu'au sommet du lattis est de 42 pieds. Lorsque la superstruction en bois de cette tour sera achevée, la lanterne y sera installée sans qu'il y ait aucun changement quant à sa hauteur et à son caractère.

La pile sur laquelle repose la tour est en béton et est blanchie à la chaux. Elle est située sur un îlot émergeant du même haut-fond où se trouve la tour de devant et s'élève à 26 pieds au-desus du niveau d'été de fleuve. Elle est distante de 9,250 pieds N. 54° 30′ E. du phare de devant.

Ces phares ont été construits à la journée, sous la surveillance de M. E. Roy, contremaître, et ont coûté avec les trois nouveaux feux d'alignement de Contrecœur, $26,-631.84.

Ile aux Raisins.—Au mois de juillet 1903, la tour de derrière de l'alignement a été remplacée par un nouveau phare, consistant en une charpente d'acier à claire-voie, de forme carrée, avec côtés inclinés, surmontée d'une guérite de bois à parements jointifs et d'une lanterne de bois octogonale. La charpente d'acier est peinturée en brun et la boiserie en blanc. Le phare a 85 pieds de hauteur à partir du sol jusqu'à la girouette de la lanterne. Il repose sur un massif de béton construit sur pilotis.

Le feu est, comme auparavant, blanc fixe catoptrique. Il s'élève à 86 pieds au-dessus du niveau du fleuve et devrait être visible à 7 milles dans l'axe de l'alignement. On peut aussi le voir plus ou moins distinctement dans les autres parties du chenal.

Le phare se trouve immédiatement en arrière de l'ancienne tour. La distance entre les deux feux d'alignement est de 2,020 pieds, et l'alignement porte dans la direction S. 25° O. L'on est actuellement à enlever l'ancienne tour et le massif sur lequel elle reposait.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. E. Roy, contremaître, et ont coûté $3,941.75.

Pointe aux Trembles (en haut).—A l'ouverture de la navigation, cette année, les feux d'alignement qui avaient été primitivement établis ici par la Maison de la Trinité de Montréal, mais qui ne marquaient plus l'axe du chenal amélioré, ont été supprimés et remplacés par les feux d'alignement de la traverse de l'Ile aux Vaches, décrits dans le présent rapport. La tour d'alignement de derrière a été démolie et reconstruite dans le village de Varennes. La tour de devant, une très vieille construction presque entièrement masquée par des arbres et des bâtiments, a été vendue avec le terrain autrefois occupé par les phares.

Les travaux ont été exécutés sous la direction de M. E. Roy.

Nord de la Pointe Mi-Chemin.—Le phare de devant de cet alignement fut renversé par les glaces au printemps de 1902.

En attendant qu'on pût le réparer, une lanterne fut temporairemeut hissée au sommet d'un poteau.

Le 28 juillet 1902, le phare d'alignement de devant était de nouveau en fonctionnement.

En même temps que se faisaient les réparations, on a amélioré l'alignement en plaçant la tour sur une nouvelle pile en coffrage, construite sur la rive à 345 pieds en avant de l'ancien emplacement, de sorte que le phare de devant se trouve maintenant à 1,158 pieds S. 17° O. de celui de derrière. La tour a aussi été abaissée et n'a plus maintenant que 13 pieds de hauteur. Le feu s'élève à 15 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et devrait être visible à 8 milles dans l'axe de l'alignement.

Ces changements ont été faits à l'entreprise par M. A. Boivin et ont coûté $710.91.

Feux d'alignement de l'île Bouchard.—Le 18 juin 1903, des fanaux ont été installés dans les tours d'alignement érigées en 1902 sur l'île Marie et l'île Bouchard, et dont une description est donnée dans mon rapport de l'an dernier. Ces phares seront tenus en opération permanemment.

Les deux feux sont blancs fixes catoptriques et sont visibles à 8 milles dans un petit arc de chaque côté de l'axe de l'alignement. Le feu de devant s'élève à 39 pieds et le feu de derrière à 75 pieds au-dessus du niveau du fleuve.

Ces deux feux, mis en ligne à N. 51° 15′ E., indiquent l'axe du chenal à partir du Cap Saint Michel jusqu'à la tête de la Traverse de Verchères.

Varennes.—Le phare d'alignement de derrière qui avait été démoli à la Pointe-aux-Trembles a été reconstruit l'hiver dernier dans le village de Varennes, et mis en opération à l'ouverture de la navigation en 1903.

Ce phare se trouve sur le bord extérieur du chemin principal du village, à 265 pieds de l'église. Il consiste en une charpente d'acier, à claire-voie, carrée, peinturée en rouge, reposant sur un massif de béton, avec côtés inclinés, et surmontée d'une guérite de bois à parements jointifs et d'une lanterne de bois, carrée, peinturée en blanc. On a rendu le côté de la charpente donnant sur le chenal plus voyant en le revêtant d'un lattis en bas de la guérite. La construction a 61 pieds de hauteur à partir du sol jusqu'à la girouette de la lanterne.

Le feu est blanc fixe catoptrique, s'élève à 80 pieds au-dessus du niveau d'été du fleuve, et est visible à 4 milles dans l'axe de l'alignement.

Ce feu, mis en ligne avec le feu de devant de l'île à l'Aigle à N. 46° E., forme un alignement connu sous le nom d'alignement de la Traverse de l'Ile aux Vaches, qui indique l'axe du chenal dragué à partir du point où il laisse l'alignement des feux d'amont de l'île Sainte-Thérèse jusqu'au coude en aval du feu de l'île aux Vaches.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. E. Roy, contremaître, et ont coûté $2,637.40.

Feux d'alignement de Boucherville.—Des feux d'alignement ont été mis en opération le 1er septembre 1903, à l'extrémité nord de l'île St-Joseph ou Grosbois, pour indiquer la route à suivre dans le chenal sud, qui conduit de Varennes au chenal de Boucherville et par lequel passent les bateaux du marché.

Les feux sont blancs fixes et sont projetés par des lanternes à lentilles en verre comprimé hissées sur des mâts. Aux mâts sont fixées des cibles en forme de diamant, de 4½ pieds carrés, peinturées en noir, qui servent d'amers.

Le feu de devant se trouve à 480 pieds en arrière de la rive, à l'extrémité nord de l'île, s'élève à 18 pieds au-dessus du niveau d'été du fleuve et est visible à 4 milles.

Le feu de derrière est situé à 760 pieds S. 23° 12′ O. de celui de devant. Il s'élève à 29 pieds au-dessus du niveau d'été du fleuve, et est visible à 4 milles.

Ces feux sont destinés à guider les bateaux à travers le chenal sud conduisant de Varennes au chenal de Boucherville.

Les travaux ont été exécutés ssus la direction de M. U. P. Boucher, ingénieur.

Feux d'alignement du parc Bellerive.—Deux feux d'alignement, établis par la Commission du Port de Montréal, ont été mis en opération le 9 novembre 1903, pour marquer le milieu du chenal à partir du tournant marqué par la bouée à gaz de Longueuil, n° 181 M., jusqu'au tournant en aval de la bouée à gaz de l'île Ronde n° 195 M.

Les feux consistent en lampes électriques à arc rouges fixes, hissées sur des poteaux et donnant un reflet visible à 2 milles dans l'axe de l'alignement.

Le poteau de devant est situé dans le parc Bellerive, sur la section 32 du quai, formant la rive ouest du fleuve St-Laurent. Le feu s'élève à 55 pieds au dessus du niveau des basses eaux.

Le poteau de derrière se trouve sur une hauteur, à 580 pieds S. 50° O. de celui de devant. Le feu s'élève 75 pieds au-dessus du niveau des basses eaux.

Feux d'alignement d'Hochelaga.—Deux feux d'alignement établis par la Commission du Port de Montréal, ont été mis en opération le 9 novembre 1903, pour marquer le milieu du chenal à partir du tournant indiqué par la bouée à gaz de l'ie Ronde n° 195 M. en remontant jusque dans le port de Montréal.

Les feux consistent en lampes électriques à arc rouges liées aux balises de jour qui ont marqué cet alignement depuis 1888.

La balise de devant est située sur la section 41 du quai formant la rive ouest du fleuve à Hochelaga. Le feu s'élève à 39 pieds au-dessus du niveau des basses eaux.

La balise de derrière se trouve sur une hauteur, en arrière de la section 43, à 1,010 pieds N. 25° 45′ E de celle de devant. Le feu s'élève à 51 pieds au-dessus du niveau des basses eaux.

Longue Pointe.—Deux feux d'alignement ont été établis le 28 octobre 1903, à 1½ mille en aval de l'église de la Longue-Pointe.

Ces feux sont blancs fixes et visibles à 4 milles de tous les points d'approche par eau. Ils sont projetés par des lanternes à lentilles du 7ème ordre, hissées sur des poteaux.

Le poteau de devant a 6 pieds de hauteur et se trouve à 8,825 pieds N. 5° 42′ E. de l'église de la Longue-Pointe. Le feu s'élève à 30 pieds au-dessus du niveau des extrêmes basses eaux.

Le poteau de derrière a 29 pieds de hauteur et est situé du côté sud du chemin principal longeant la rive, à 818 pieds directement au nord de celui de devant. Le feu s'élève à 55 pieds au-dessus de l'eau.

Les deux feux, mis en ligne en arrière, conduisent à travers la traverse de la Longue-Pointe, par sud franc, à partir de l'extrémité d'amont de la courbe à la tête du chenal de la Pointe-aux-Trembles jusqu'au tournant en amont du village de la Longue-Pointe. L'on se propose de remplacer les poteaux par des tours dans le cours de cet hiver.

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES DÉJÀ ÉTABLIES.

Rochers-aux-Oiseaux.—Le 1er octobre 1903, l'on annonça que le feu de cet endroit, qui était blanc fixe, serait remplacé par un feu blanc à occultation, éclairant pendant 15 minutes et s'éclipsant pendant 5 secondes, alternativement. La substance illuminante devait être du gaz de pétrole brûlant dans une lampe à incandescence d'une force bien supérieure à celle de l'ancienne lumière. Le gardien paraît avoir eu de la difficulté à faire fonctionner les nouvelles lampes et l'appareil à occultation, car le feu, à ce que l'on nous a dit, a donné un reflet fixe, l'automne dernier, tout comme auparavant.

Pointe-Amour.—Le 15 septembre 1903, le feu de cette pointe, qui était autrefois blanc fixe, a été remplacé par un feu blanc à occultation, éclairant pendant 16 secondes et s'éclipsant pendant 4 secondes, alternativement. L'appareil illuminatif est dioptrique du 2ème ordre et la nouvelle substance illuminante consiste en gaz de pétrole brûlant dans des lampes à incandescence.

Ici également, le gardien a eu de la difficulté à faire fonctionner les nouvelles lampes.

Cap-Rosier.—Le 23 mai 1903, le feu du Cap-Rosier, qui était fixe, a été remplacé par un feu à occultation, éclairant pendant 15 secondes et s'éclipsant pendant 5 secondes, alternativement.

La substance illuminante consiste en gaz de pétrole, brûlant dans des lampes à incandescence, et le nouveau feu est bien plus blanc et beaucoup plus puissant que celui qu'il y avait auparavant.

Pointe-Renommée.—Le 1er juillet 1903, le phare de cette station, qui était blanc, avec raie horizontale noire, a été peinturé en rouge vif. La toiture de la lan- terne, la galerie et les murs de la tour ont aussi été peinturés en rouge.

On a fait ce changement afin de voir si le phare, avec cette nouvelle teinte, ne se détacherait pas mieux sur le fond vert en été et sur la neige au printemps et en automne que lorsqu'il était blanc.

Des marins nous ont fait savoir que cela avait eu pour effet de rendre la tour plus visible.

Pointe-au-Père.—A l'ouverture de la navigation au printemps de 1903, le signal de brume à bombes explosives de cette station a été remplacé par une sirène de premier ordre, actionnée par l'air comprimé, donnant une note haute et une note basse de 2½ secondes de durée chacune, avec intervalle de 2½ secondes toutes les deux minutes.

Le bâtiment où se trouve le signal de brume est en bois, de couleur blanche et de forme rectangulaire, avec toit couvert de bardeaux, et est situé sur la grève à 432 pieds N. 80° E. du phare. La sirène débouche d'une annexe au côté nord du bâtiment ; son axe est à 17 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux.

Dans le cas où la sirène se dérangerait, on se servira temporairement du signal de brume à bombes.

Bellechasse.—A l'ouverture de la navigation en 1903, le feu de cette localité, qui était autrefois blanc fixe catoptrique, a été remplacé par un feu blanc à occultation, éclairant pendant 5½ secondes et s'éclipsant pendant 3 secondes, alternativement. Le nouvel appareil illuminatif est dioptrique du 4me ordre et la substance illuminante consiste en gaz de pétrole brûlant dans des lampes à incandescence.

Saint-Laurent.—En 1902, le quai du gouvernement, ici, a été allongé de 70 pieds, et à l'ouverture de la navigation en 1903 le feu qui se trouvait au haut d'une tour sur le quai a été transféré sur le toit d'un entrepôt, sur la nouvelle annexe. Le fanal est maintenant à 75 pieds en dehors de son ancienne position et à 55 pieds en deçà du bout du quai. La tour a été démolie.

Le feu s'élève à 33 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, est blanc fixe, comme auparavant, et est visible à 11 milles de tous les points d'approche par eau.

L'entrepôt est un bâtiment de bois, rectangulaire ; il est situé au-dessus de la cale, au milieu de l'extrémité du quai. Il est peint en rose, avec toit vert. La lanterne est

en métal, de forme octogonale et est peinturée en blanc, avec toiture verte. La hauteur du phare à partir du tablier du quai jusqu'au ventilateur de la lanterne est de 38 pieds.

Sainte-Pétronille.—Au mois de mai 1903, la couleur du phare de cette localité a été changée. De vert qu'il était autrefois, il est maintenant blanc, et le toit de la lanterne est rouge.

Barre-à-Boulard.—Les feux d'alignement de la Barre-à-Boulard, qui étaient autrefois rouges fixes, ont été, le 1er juillet 1903, transformés en feux blancs fixes, et leur intensité a été de beaucoup augmentée, de manière à avoir un alignement de 11 milles. Ces feux indiquent l'axe du chenal à partir de son intersection avec les feux d'alignement de Lotbinière jusqu'à la batture de Simon.

(*b.*) Le feu de derrière de l'alignement de la Barre à-Boulard se trouve maintenant dans une nouvelle tour, érigée au-dessus du hangar où était l'ancien feu d'alignement de derrière. Ce hangar et la balise qui le surmontait ont été démolis.

Le nouveau phare consiste en une charpente d'acier, à claire-voie, de forme carrée, avec côtés déclives, surmontée d'une guérite de bois, à parements jointifs, et d'une lanterne de bois, carrée. On a rendu le côté de la tour donnant sur le chenal plus voyant en le revêtant d'un lattis en bas de la guérite. La charpente d'acier est peinturée en rouge et la boiserie en blanc. Le phare a 61 pieds de hauteur à partir du sol jusqu'à la girouette de la lanterne.

Le feu s'élève à 160 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et devrait être visible à 11 milles dans un petit arc de chaque côté de l'axe de l'alignement.

Platon.—Le 1er juillet 1903, les feux blancs fixes qui se trouvaient sur une hauteur et le feu de l'îlot Richelieu ont été supprimés, vu que la partie du chenal qu'ils couvraient est mieux indiquée par les phares d'alignement de la Barre-à-Boulard depuis qu'on les a améliorés ; cependant, à la demande des pilotes, ces trois feux ont été rallumés le 22 octobre, mais on a en même temps averti les marins qu'ils ne marquaient pas correctement le chenal dragué et qu'ils ne devaient pas par conséquent les prendre comme guides.

Lac Saint-Jean.—Huit bouées-espars ont été établies, en 1901, pour guider le bateau passeur qui fait le service entre Saint-Jérome, Saint-Gédéon et la Rivière-à-la Pipe. Ces bouées sont entretenues par M. Alex. Morin, et la somme que l'on dépense de ce chef s'élève à $40 par année.

En 1903, des arrangements ont été faits avec le lieut.-col. B. A. Scott pour l'entretien de petites bouées-espars aux entrées des principales rivières qui se jettent dans le lac Saint-Jean afin de guider les bateaux dans leurs chenaux navigables, savoir : dans l'Assonapmouchouan, 68 bouées ; dans la Péribonka, 24 ; et près de Roberval, 13. Une somme de $250 par année est allouée pour ce service.

Mouillage de Chicoutimi.—Le 10 août 1903, deux bouées ont été établies dans la rivière Saguenay, en aval de la Pointe-aux-Roches, pour indiquer le meilleur mouillage pour les navires à fort tirant d'eau attendant des cargaisons de Chicoutimi.

L'une de ces bouées est en fer, de la forme d'un baril, peinturée en carreaux noirs et blancs, et est amarrée dans 5 brasses d'eau sur le bord oriental des hauts-fonds.

L'autre est une bouée-espar rouge et est amarrée dans 43 pieds d'eau, à ½ encâblure d'un banc rocheux couvert de 7 pieds d'eau et diminuant graduellement de profondeur jusqu'à la rive, où il n'y a que 2 pieds d'eau.

Rade de Rimouski.—Le 25 juin 1903, une bouée à gaz a été établie pour marquer l'endroit où les paquebots-poste doivent rencontrer les gabares qui portent ou prennent les malles au quai de Rimouski.

C'est une bouée d'acier noire, cylindrique, surmontée d'un lattis conique peinturé en noir, sur lequel est placée une lanterne du type Pintsch. Le feu est blanc, brille pendant 7 secondes et s'éclipse pendant 6 secondes, alternativement.

La bouée est amarrée dans 7 brasses d'eau, à 1½ mille N. 24° E. de l'extrémité du large du quai de Rimouski et à 2 milles N. 85° O. du phare de la Pointe-au-Père.

Chenal en aval de Québec.—La couleur des bouées suivantes a été changée, au mois de juillet 1903, afin de les rendre conformes au système uniforme de balisage adopté en Canada ; bouée-baril du rocher Alcide, peinturée en noir d'un bout à l'autre au lieu de carreaux noirs et blancs ; bouée-baril des récifs de Barrett, carreaux noirs et blancs changés en raies noires et rouges ; bouée à gaz de la batture du Chenal, carreaux noirs et blancs changés en raies rouges et noires ; bouée-baril de la batture de la Grosse-Ile, peinturée en noir d'un bout à l'autre au lieu de carreaux noirs et blancs ; rocher de la Grosse-Ile, bouée-baril à carreaux noirs et blancs remplacée par une bouée conique rouge ; bouée de la batture de l'Ouest, peinturée en noir d'un bout à l'autre au lieu de carreaux noirs et blancs.

Traverse d'en bas.—Le 22 mai 1903, la bouée d'acier, conique, rouge, marquant le bord sud de la batture du milieu de la Traverse Sud, a été remplacée par une bouée à gaz d'acier, cylindrique, peinturée en rouge et surmontée d'un lattis conique, sur lequel est placée une lanterne du type Pintsch. Le feu est blanc et s'éclipse à de courts intervalles. Cette bouée est presque vis-à vis du nouveau phare de la Traverse d'en bas.

Batture de Simon.—Le 17 juin 1903, une bouée à gaz projetant un feu blanc à occultation, a été amarrée à la place de la bouée conique rouge, marquant l'extrémité sud de la batture de Simon.

Cette bouée est en acier, cylindrique, peinturée en rouge, avec l'inscription 68Q en blanc sur les côtés, et surmontée d'un lattis sur lequel est placée une lanterne du type Pintsch. Le feu s'élève à 9 pieds au-dessus du niveau de l'eau et devrait être visible à 4 milles.

Coude d'Yamachiche.—Le 22 juin 1903, la bouée-baril n° 57L, peinturée en raies horizontales blanches et noires, amarrée dans le lac St-Pierre, au coude entre les phares flottants n°s 1 et 2, et connue sous le nom de "La bouée Caille", a été remplacée par une bouée à gaz d'acier, cylindrique, peinturée en noir et surmontée d'une lanterne du type Pintsch. Le feu est blanc à occultation, éclairant pendant 10 secondes et s'éclipsant pendant 10 secondes, alternativement.

Chenal de Contrecœur.—Vu l'amélioration et l'élargissement du chenal de 30 pieds entre Lanoraie et l'île Bouchard, connu sous le nom de "chenal de Contrecœur", il a fallu changer de place les bouées entretenues par le ministère et en remplacer quelques-unes afin de rendre le chenal propre à la navigation de nuit. Dans le cours du mois d'octobre 1903, la disposition de toutes les bouées dans ces parages a été modifiée selon que l'exigeaient les améliorations qui avaient été faites ; 3 bouées-espars ont été supprimées et 4 bouées non pourvues de feux ont été remplacées par des bouées à gaz. Un avis aux marins, décrivant les changements au long, a été publié.

Ile Bouchard à Varennes.—Vu le redressement et l'élargissement du chenal de 30 pieds entre Contrecœur et Varennes, il a fallu changer la disposition des bouées entretenues par le ministère. Ce remaniement a été fait en grande partie à l'ouverture de la navigation en 1902, mais les détails des changements effectués ne m'ont été communiqués qu'au mois de juin 1903. Les marins ont été immédiatement mis au courant de la chose.

Longue-Pointe.—Le 21 juin 1903, la bouée-espar rouge n° 174M, amarrée au large de la Longue-Pointe a été remplacée par une bouée à gaz Pintsch d'acier, cylindrique, peinturée en rouge, du sommet de laquelle se projette un feu à acétylène blanc, à occultation, visible pendant 10 secondes et s'éclipsant pendant 10 secondes, alternativement.

Longueuil.—Le 21 juin 1903, la bouée-baril noire n° 181M, amarrée au large de Longueuil, a été remplacée par une bouée à gaz d'acier, cylindrique, peinturée en noir, du sommet de laquelle se projette un feu à acélylène blanc, à occultation, visible pendant 10 secondes et s'éclipsant pendant 10 secondes, alternativement.

DIVISION DES PHARES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Cette division, qui est sous la direction de M. J. Parsons, agent du ministère dans cette province, comprend 215 phares projetant 225 feux, 1 phare flottant, 18 sifflets de brume à vapeur, 1 station de signaux de brume à bombes explosives, 32 signaux de brume à main, 2 cloches de brume, 23 bouées à sifflets automatiques, 21 bouées à cloches automatiques, 3 bouées à gaz, 145 bouées en fer ou en acier, environ 82 bouées-espars et autres petites bouées, 10 balises de jour, 17 stations de bateaux de sauvetage, 5 hôpitaux de marine, 2 établissements de secours et 8 stations de signaux. L'*Aberdeen* durant l'hiver et le *Lansdown* et le *Lady Laurier* durant le printemps et l'été, ont été utilisés pour faire le service des phares et des bouées.

Les stations ont été inspectées par M. C. A. Hutchins, surintendant des phares, les chaudières et les machines des stations de signaux de brume par M. D. Stevens, inspecteur des vapeurs de l'État et par le premier mécanicien des steamers de l'État lorsque M. Stevens était absent, et les stations de sauvetage par le capitaine B. Douglas, R.M.R., aide naval. Les bouées côtières ont été mises en place et changées par les navires de l'État, sous la direction du surintendant Hutchins.

Les centaines de bouées de ports sont presque toutes desservies, en vertu de contrats, par des hommes dignes de confiance dans les différentes localités. Les quais ont été inspectés par l'agent personnellement.

NOUVELLES AIDES À LA NAVIGATION.

Havre de Pennant.—Un phare a été mis en opération, le 17 juillet 1903, du côté de l'entrée de l'anse de Pennant, dans le comté de Halifax, pour l'avantage des pêcheurs de la localité.

Ce phare consiste en une tour de bois, carrée, avec côtés déclives, surmontée d'une lanterne de bois, carrée, le tout peinturé en blanc. Il a 33 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'au sommet du ventilateur de la lanterne. Il se trouve à 10 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et est distant de 30 pieds du rivage.

Le feu est blanc fixe catoptrique, s'élève à 37 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 7 milles au large. Il n'éclaire que sur la façade sud-ouest de la lanterne.

Les travaux ont été exécutés en régie, sous la direction de M. Wm H. Whebby, et ont coûté $384.

Ile McNab.—Un phare érigé sur l'île McNab, près de son extrémité nord-ouest, a été mis en opération le 31 mars 1903.

Ce phare est situé à 90 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, à $\frac{1}{3}$ de mille N. 10° E. de la pointe sud de l'anse Finlay, dans l'alignement des phares de la plage Mauger et du cap de Chebucto.

C'est une construction en bois, carrée, peinturée en blanc, avec une tour déclive sortant du milieu du toit et surmontée d'une lanterne en bois. Sa hauteur est de 49 pieds à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne.

Le feu est blanc catoptrique, s'élève à 132 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 17 milles dans l'axe de l'alignement.

Ce feu, mis en ligne avec celui de la place Mauger, conduit dans le havre.

Les travaux ont été exécutés en régie et ont coûté $3,578.

Dartmouth.—La tour de l'édifice de l'Exposition, à Darmouth, port de Halifax, a été exhaussée et couronnée d'une lanterne de bois, blanche, où, le 31 mars 1903, un feu a été établi en ligne avec le feu tournant rouge de l'île George.

La tour a 70 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne. L'appareil illuminatif est catoptrique.

Ce feu, mis en ligne avec celui de l'île George, conduit dans le port à partir de la plage Mauger.

Les travaux ont été exécutés en régie et ont coûté $737.

Faux Passage.—Un feu établi sur le haut-fond rocheux situé vers le centre du Faux Passage, à l'entrée nord du port de Canso, a été mis en opération le 30 décembre 1902.

Ce feu est vert fixe et est projeté par une lanterne à lentille en verre comprimé, hissée au sommet d'un poteau sur un rocher, à $\frac{1}{5}$ de mille N. 73° O. du phare de l'île Hart. Le poteau fut emporté au cours d'une tempête, l'hiver dernier, et on l'a remplacé, cette année, par un autre qu'on a planté au milieu d'une pile de béton construite à l'extrémité nord du récif. La pile a 7 pieds carrés sur 5 pieds de hauteur; son sommet est à 3 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux.

Le poteau s'élève à 23 pieds au-dessus du sommet de la pile. Ce feu, qu'on a allumé pour la première fois le 10 novembre 1903, se trouve maintenant à 25 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et devrait être visible à 4 milles.

Ce phare a été établi principalement pour l'avantage des pêcheurs de la localité, et on le tiendra allumé, chaque année, pendant les mois de novembre, décembre et janvier.

Les travaux ont été exécutés en régie et ont coûté $172.39.

Anse de Bourgeois.—Un feu a été mis en opération, à l'ouverture de la navigation en 1903, à l'embouchure de l'anse de Bourgeois, du côté nord du passage de Lennox, dans le phare qui, à la date de mon dernier rapport annuel, était en construction.

Le phare se trouve immédiatement en deçà du rivage, à l'extrémité occidentale de la basse pointe de gravier située du côté oriental de l'embouchure de l'anse, où le chenal est le plus étroit.

La tour consiste en une construction de bois, carrée, avec côtés déclives, surmontée d'une lanterne de bois, carrée, le tout peinturé en blanc. Elle a 27 pieds de hauteur à partir de sa fondation en pierre jusqu'à la girouette de la lanterne.

Le feu est blanc fixe dioptrique du 7me ordre, s'élève à 25 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 10 milles de tous les points d'approche par eau.

Anse de Clarke.—Des phares d'alignement à parements jointifs, avec feux rouges catoptriques fixes, ont été érigés à la montagne de Marbre, et le poteau-phare autrefois entretenu dans cette localité a été supprimé.

Les deux phares sont en bois, de forme carrée, avec côtés déclives, et sont surmontés de lanternes de bois, carrées, le tout peinturé en blanc.

La tour de devant se trouve à 20 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, à 40 pieds du rivage, et à environ 100 verges à l'est de l'emplacement de l'ancien poteau-phare.

Elle a 32 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'au sommet du ventilateur de la lanterne.

Le feu s'élève à 46 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et devrait être visible à 8 milles dans l'axe de l'alignement.

La tour de derrière est située sur le versant de la montagne, à 800 pieds N. 42° O. de celle de devant. Elle a 20 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'au sommet du ventilateur de la lanterne.

Le feu s'élève à 244 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et devrait être visible à 11 milles dans l'axe de l'alignement.

Les travaux ont été exécutés en régie sous la surveillance de M. W. E. Whebby, contremaître, et ont coûté $1,112.

Pointe Basse.—Un sifflet de brume à vapeur sera mis en opération à cette station de phare le 1er janvier 1904.

Ce sifflet donnera des sons de 10 secondes de durée, séparés par des intervalles silencieux de 50 secondes.

Le bâtiment où se trouve le signal de brume en question est situé à 34 pieds en arrière du rivage, à l'ouest du phare et à l'est du mât de signaux maritimes et du logement du gardien du phare. Il est en bois, rectangulaire, peinturé en blanc, avec toit rouge. Le sifflet, dont le diamètre est de 10 pouces, sort du milieu du toit et s'élève à 60 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux.

Le bâtiment a été construit en régie sous la direction de M. J. McSween, de Sydney. Les dépenses totales, y compris l'installation des machines et des chaudières, se sont chiffrées par $4,600.

Grand Bras-d Or.—Des phares d'alignement, érigés près de l'entrée orientale du Grand Bras-d'Or, du côté ouest de l'île Boularderie, ont été mis en opération à l'ouverture de la navigation en 1903.

La tour de devant se trouve sur la pointe Noire, à 35 pieds en arrière du rivage et à 16 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux.

Elle est en bois, carrée, peinturée en blanc, et est surmontée d'une lanterne de bois, carrée. Elle a 31 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne.

Le feu est blanc fixe dioptrique du 7me ordre, s'élève à 41 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et est visible à 11 milles de tous les points d'approche par eau.

La tour de derrière a 46 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne. Elle se trouve à 23 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et à 1,689 pieds S. 55° 15′ O. de la tour de devant C'est une construction de bois, carrée, avec côtés déclives, surmontée d'une lanterne de bois, carrée, le tout peinturé en blanc.

Le feu est blanc fixe catoptrique, s'élève à 63 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et devrait être visible à 13 milles dans l'axe de l'alignement.

Les deux feux, mis en ligne, conduisent dans le Grand Bras-d'Or et guident les navires au large de la batture du Milieu et de la barre de la pointe Carey à tribord, et du haut-fond du rocher Noir à bâbord.

Des phares ont été construits à l'entreprise par M. P. L. McFarlane, de Baddeck ; son prix était de $1,500.

Ile Henry.—Le feu, ici, a été mis en opération le 1er décembre 1902, comme je l'annonçais dans mon rapport de l'an dernier.

AIDES À LA NAVIGATION SUPPRIMÉES.

Signal de brume du cap Cranberry.—Lorsque le sifflet de brume à vapeur sur la pointe Basse sera mis en opération (le 1er janvier 1904), le cornet de brume à vapeur du cap Cranberry, qui se trouve du côté opposé de l'entrée du port de Sydney, sera permanemment supprimé.

Pointe Carey.—A l'ouverture de la navigation en 1903, le feu rouge fixe autrefois entretenu du côté nord de l'entrée du Grand Bras-d'Or, à son extrémité orientale, a été permanemment supprimé, vu qu'il était devenu inutile par suite de l'établissement des feux d'alignement du Grand Bras-d'Or.

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES DÉJÀ ÉTABLIES.

Ile aux Phoques.—Le sifflet de brume de cette station, au large de l'extrémité sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse, qui se trouvait près du phare, a été transféré à la pointe extrême sud de l'île, à 585 pieds S. 26° O. du phare. Le montant dépensé de ce chef a été de $3,837.56.

Le nouveau bâtiment où le signal de brume a été installé est en bois, oblong, bas, rectangulaire, de couleur blanche, avec toit à bardeaux peinturé en rouge, et repose sur la plage. Les sifflets (il y en a deux, dont un de rechange) émergent du toit et s'élèvent à environ 49 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux.

Le sifflet a été mis en opération pour la première fois dans le nouveau bâtiment le 16 février 1903.

Baccaro.—Le 11 juillet 1903, le feu rouge fixe du phare de cette station, du côté est de la baie de Barrington, a été remplacé par un feu blanc tournant, avec intervalles de 30 secondes entre ses points de plus grand éclat. Le feu éclaire pendant environ 18 secondes, augmentant graduellement en intensité jusqu'à ce qu'il atteigne son maximum d'étincellement, puis déclinant peu à peu pendant environ 12 secondes jusqu'à éclipse totale, l'appareil opérant une révolution complète en 30 secondes.

L'appareil illuminatif dont on se sert est celui qui était autrefois en usage dans le phare du cap de Sable.

Shelburne.—Le phare sur la batture de sable située du côté est de l'entrée du port a été placée sur une nouvelle fondation, immédiatement à l'est du coffrage sur lequel il reposait autrefois.

Cette fondation est en béton, de forme carrée, et blanchie à la chaux ; elle a 17 pieds de hauteur.

Les travaux ont été exécutés en règle sous la surveillance de M. Amos McLellan et ont coûté $1,562.

Baie Terence.—On a amélioré le feu du cap Shipley, à l'entrée de cette baie, sur la côte sud, en remplaçant le mât par une tour à parements jointifs, d'où se projette une lumière plus vive que celle qu'il y avait auparavant.

La tour se trouve à l'endroit où éteient autrefois le mât et le hangar ; c'est une construction de bois, carrée, avec côtés déclives, surmontée d'une lanterne de bois, carrée, le tout peinturé en blanc. Elle a 32 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'au ventilateur de la lanterne.

Le feu est rouge fixe et s'élève à 57 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. Il devrait être visible à 8 milles de tous les points d'approche par eau.

L'appareil illuminatif est dioptrique du 7ème ordre.

Ce phare a été contruit en régie et a coûté $471.

Ile Sambro.—Le feu établi ici pour guider les pêcheurs a été amélioré par la substitution d'une lanterne à lentille dioptrique du 8ème ordre à la lanterne à lentille en verre comprimé dont on se servait autrefois.

Un hangar de bois, peinturé en blanc, a aussi été construit au pied du mât.

Barre de Pictou.—Le phare sur la barre qui se trouve du côté sud de l'entrée du port a été détruit par le feu le 26 mai 1903. Un mât provisoire de 48 pieds de hauteur a été planté sur l'emplacement du bâtiment incendié.

Deux lanternes à lentilles, fixées au sommet du mât, projettent des feux blancs fixes dans le port et au large.

Une lanterne à lentille de verre comprimé, projetant un feu rouge fixe, est attachée au mât du côté du large, à 20 pieds au-dessous des feux blancs fixes.

Une cage de bois sphérique, peinturée en blanc et destinée à servir d'amarque de jour, a été placée au sommet du mât afin de permettre aux navires remontant le chenal extérieur de s'aligner avec la douane de Pictou.

Un nouveau phare est en voie de construction.

Plage de Mauger.—Le 31 mars 1903, le feu blanc fixe du phare a été remplacé par un feu blanc intermittent.

L'appareil illuminatif est dioptrique du 5ème ordre et lance des jets de lumière de 8 secondes de durée, séparés par des intervalles de 6·70 secondes.

Le phare, y compris le toit, est peinturé en blanc ; la lanterne est rouge.

Le cornet de brume de cette station a été remplacé par un sifflet de 10 pouces, qui est actionné par l'air comprimé et qui donne des sons de 5 secondes de durée, avec intervalles silencieux de 20 secondes.

Ile George.—Au commencement du printemps de 1903, les deux feux blancs fixes de cette station ont été supprimés et remplacés par un feu rouge tournant, projeté par une lanterne de fer, polygonale, surmontant une tour de bois carrée, attenant du côté ouest du logement du gardien. Le feu est catoptrique, les jets de lumière atteignant leur plus haut degré d'intensité toutes les 10 secondes. Il s'élève à 50 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et devrait être visible à 8 milles de tous les points d'approche par eau.

Le phare est peinturé en blanc, avec une amarque noire en forme de diamant du côté sud, au-dessous de la lanterne. La lanterne est peinturée en rouge. La tour a 35 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne.

Le montant dépensé par l'érection du nouveau phare, qui a été construit en régie, et pour l'installation du feu, a été de $2,813.08

BALISAGE.

Rocher aux Chats.—Le 19 septembre 1903, la bouée à cloche du rocher aux Chats a été changée de place ; on l'a installée vers le sud, dans 9 brasses d'eau.

La bouée se trouve maintenant à $\frac{3}{4}$ de mille N. $22\frac{1}{2}°$ E. du phare du cap Fourchu.

Récif de Gannet.—Le 18 juin 1903, une bouée à cloche, peinturée en rouge, a été amarrée dans 16 brasses d'eau, à 1 mille N. 73° O. du milieu de ce récif.

Havre de Clarke.—Une bouée à cloche du type de celles en usage aux Etats-Unis a été établie dans 8 brasses d'eau, à $\frac{1}{5}$ mille N.O. de l'extrémité du récif de l'Hôpital.

Cette bouée est peinturée en rouge et est surmontée d'une cloche que fait sonner son mouvement sur les vagues.

Rocher du Taureau.—Vers le 1er janvier 1904, une bouée à cloche sera installée à la place de la bouée-baril marquant cet écueil, à l'entrée de Lockport. Elle sera amarrée dans 15 brasses d'eau, à $\frac{1}{2}$ mille S. 17° O. du rocher.

Cette bouée est en acier ; elle est peinturée en noir, avec les mots *Bull Rock* en lettres blanches au sommet, et est surmontée d'une cloche que fait sonner son mouvement sur les vagues.

Havre des Sauvages.—Quatre bouées-espars en bois ont été placées pour marquer des hauts-fonds dans ce havre, du côté est de la baie Marguerite.

Rocher Nautilus.—Une bouée-baril noire a été amarrée au large de cet écueil, dans le port de Medway, au lieu et place de la bouée-espar en bois qui se trouvait autrefois à cet endroit.

Rocher Crampus.—Une bouée-baril de fer a été amarrée dans 18 brasses d'eau, à 2 encâblures au sud de ce rocher. Elle est peinturée en noir, avec le mot *Crampus* en lettres blanches à son sommet.

Cette bouée côtière est destinée principalement à guider les navires qui se dirigent vers l'entrée de la baie Turner (ou Terence) ou qui gagnent Pennant, et elle sera maintenue en place toute l'année durant.

Chenal de Sambro.—Une bouée-espar de bois, peinturée en rouge, avec sommet en forme de cône, a été amarrée du côté nord-ouest de Queue-de-Baleine, en deçà de l'île Sambro, et une liste descriptive complète des 10 bouées marquant le chenal en deçà de cette île a été publiée dans deux avis aux marins.

Port de Halifax et ses abords.—Au mois de juillet 1903, un avis aux marins a été publié, corrigeant les cartes de l'Amirauté relativement au balisage, quelques bouées n'étant pas indiquées et d'autres étant incorrectement décrites.

L'hiver dernier, 3 bouées à gaz, éclairées à l'acétylène, ont été établies. Elles consistent en cylindres d'acier, surmontés de lattis coniques renfermant des lanternes du type Pintsch. Les feux sont blancs fixes et s'élèvent à 9 pieds au-dessus de l'eau. Ils ne sont pas sous constante surveillance, de sorte qu'il peut arriver qu'ils s'éteignent occasionnellement pendant de courts intervalles.

(*a*) Batture du Milieu.—Une bouée à gaz, peinturée en raies rouges et noires horizontales, amarrée dans 6 brasses d'eau, à 1 encâblure au sud du centre de la batture du milieu, à l'ouest de l'île McNab, et remplaçant la bouée-baril de fer qui se trouvait autrefois là.

(*b*) Neverfail.—Une bouée à gaz, peinturée en raies rouges et noires horizontales, amarrée dans $6\frac{1}{2}$ brasses d'eau, à $1\frac{1}{2}$ encâblure au sud du milieu du haut-fond Neverfail, et remplaçant la bouée-espar de fer qu'il y avait auparavant à cet endroit.

(*c*) Thrumcap.—Une bouée à gaz, peinturée en rouge, amarrée dans 10 brasses d'eau, au sud du haut-fond Thrumcap, à environ 30 verges au delà de la bouée à cloche de Thrumcap.

Ces trois bouées à gaz ont été plusieurs fois endommagées par collission l'année dernière, et l'on a par conséquent jugé à propos de publier un avis avertissant les marins

que ceux qui les avarieraient à l'avenir, par négligence ou par malice, seraient poursuivis.

Vers le 20 décembre 1903, la bouée-baril marquant la batture de Plaisance sera remplacée par une bouée à cloche. La nouvelle bouée sera en acier, peinturée en noir, avec les mots *Pt Pleasant* en lettres blanches, et sera surmontée de la cloche ordinaire.

Cap du Nouveau Havre.—Le 11 novembre 1903, une bouée à cloche a été installée dans 10 brasses d'eau, à ½ mille S. 22° O. de l'extrémité sud de ce cap, dans le comté de Guysborough, pour guider les navires se dirigeant vers l'ouest et gagnant l'entrée orientale du détroit, ou comme point de départ pour les vaisseaux se dirigeant vers l'est ou gagnant les ports adjacents. Elle sers maintenue en place pendant la saison de navigation.

Cette bouée est peinturée en rouge, avec les mots *New Har. Hd.* en lettres blanches à son sommet, et est surmontée d'une cloche que fait sonner son mouvement sur les vagues.

Passage de Lennox.—De nouvelles bouées-espars en bois ont été placées pour marquer les hauts-fonds dans ce passage très fréquenté, et des bouées-barils d'acier ont été substituées aux bouées-espars en bois marquant la batture Thomas et le haut-fond Grandigue.

Havre de Wallace.—Au mois de juin 1902, trois bouées ont été établies pour marquer l'entrée du havre par-dessus la barre du Navire. Ces bouées seront dorénavant maintenues en place en sus des 8 bouées indiquant le chenal conduisant dans le port par-dessus la barre de l'île du Chêne, ainsi que le chenal dans le havre même.

Un avis aux marins a été publié, décrivant le balisage du havre et traçant la marche à suivre dans ces parages.

Service des bouées en hiver.—Le ministre a décidé qu'à l'avenir toutes les bouées à cloche et bouées à sifflet sur les côtes sud et est de la Nouvelle-Ecosse, à partir de la pointe Pennant, à l'ouest de Halifax, jusqu'au cap Nord, Cap-Breton, seraient maintenues en place toute l'année durant, à l'exception de la bouée à cloche du cap Breaker, de la bouée à sifflet du haut-fond Grime, de la bouée à sifflet de Louisbourg, et de la bouée à cloche de Louisbourg, qui seront remplacées pendant l'hiver, chaque année, par des bouées-espars en bois de la même couleur que les bouées à signaux, et à l'exception aussi de la bouée à cloche du port de Canso, de la bouée à cloche de Fourchu et de la bouée à sifflet de la pointe Aconi, qui seront levées pour l'hiver, chaque année.

DIVISION DES PHARES DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Cette division comprend tous les phares et les autres aides à la navigation se trouvant dans les limites de la province, tant dans la baie de Fundy que sur la côte du golfe Saint-Laurent. Le vapeur *Lansdowne*, sous la direction de l'agent de la division du Nouveau-Brunswick, fait le service des grosses bouées que le gouvernement maintient sur la côte de la baie de Fundy, dans la Nouvelle-Ecosse, mais à cela près ces bouées sont sous le contrôle de l'agent de la Nouvelle-Écosse.

Cette division est sous la direction de M. F. J. Harding, l'agent du département à Saint-Jean, N.-B.

M. John Kelly, l'inspecteur des phares, a fait l'inspection des feux, etc. Il y a dans cette division 132 phares, 2 phares flottants, 12 signaux de brume à vapeur et 1 station de cloche de brume, auxquels sont préposés des gardiens et des mécaniciens.

Le mode d'avitaillement des phares à varié suivant les localités. On a envoyé par les vapeurs réguliers les approvisionnements destinés aux phares de la rivière Saint Jean, du Grand lac et du lac Washademoak, et un connaissement séparé a été fourni pour chaque station.

Les provisions destinées aux phares de la rivière Miramichi ont été transportées par le phare flottant *Frederick Gerring* et par les vapeurs et les goélettes faisant le service dans ces parages.

Le vapeur *Lansdowne* a distribué les approvisionnements des phares de la baie de Fundy, et l'on a expédié par voie ferrée ceux des phares de la baie des Chaleurs. Dans tous les cas on a adopté le mode de transport le plus commode et le plus économique.

NOUVELLES AIDES POUR LA NAVIGATION.

Ile aux Cerises.—Le 16 juin 1903, une cloche de brume a été établie sur la pointe sud-ouest de l'île aux Cerises, à l'entrée de la rivière Ste-Croix.

La tour où se trouve cette cloche est en bois, carrée, et peinturée en blanc. Elle a 17 pieds de hauteur.

La cloche s'élève à 43 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, est actionnée par des machines, et par les temps de brume donnera deux sons en rapide succession toutes les 6 secondes.

Les travaux ont été faits par M. J. Kelly, surintendant des phares, et ont coûté $633.32. Les machines ont coûté $400.

Letite.—Un phare, érigé à la station d'alarme de brume sur la pointe Mascabin, a été mis en opération le 1er septembre 1903. Ce phare est situé à quelques pieds au nord-ouest du bâtiment où se trouve le signal de brume, à un endroit qui s'élève à 11 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. Il consiste en une tour de bois, octogonale. Il a 43 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'au sommet du ventilateur de la lanterne.

Le feu est blanc fixe dioptrique du 7ème ordre, s'élève à 48 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 12 milles de tous les points d'approche par eau.

Les travaux ont été exécutés à l'entreprise par M. C. L. McKeen, de St-Andrews. Son prix était de $800.

Anse aux Goëlands.—Le 30 décembre 1902, un poteau-phare a été établi ici pour guider les bâtiments pêcheurs.

Le feu est blanc fixe et est projeté par une lanterne à lentille de verre comprimé hissée à un mât. Il s'élève à 90 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et devrait être visible à 6 milles de tous les points d'approche par eau.

Le mât a 35 pieds de hauteur et est situé à environ 600 pieds en arrière du rivage au fond de l'anse, près de la maison de M. Lewis Frankland.

Pointe Tiner.—Un signal de brume sera mis en opération ici le ou vers le 1er février 1904.

La pointe Tiner est le cap le plus proéminent sur la côte entre le rocher Fendu et le cap du Nègre, et le bâtiment où se trouve le signal de brume—une construction de bois rectangulaire peinturée en blanc—est situé au sommet du promontoire ; la trompe émerge de sa façade du large et s'élève à environ 100 pieds au-dessus de la mer.

Le signal de brume consiste en un diaphone actionné par l'air comprimé au moyen de machines à huile. Il donnera des sons de 3 secondes de durée toutes les minutes.

M. John Flood, de St-Jean, est actuellemet à construire le bâtiment à l'entreprise, son prix étant de $9,781.08.

Anderson-Hollow.—Un phare a été construit ici pour remplacer celui qui se trouvait sur le brise-lames du gouvernement et qui a été emporté le 12 janvier 1902. Ce phare se trouve sur le bord du rivage, au nord du brise-lames, directement vis-à-vis de son extrémité du large.

Il consiste en une tour de bois, carrée, avec déclives, surmontée d'une lanterne de bois, carrée, le tout peinturé en blanc, et a 31 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne.

Le feu a été allumé pour la première fois dans le nouveau bâtiment à l'ouverture de la navigation en 1903. Il est blanc fixe, s'élève à 91 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 6 milles de tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminatif est dioptrique du 7ème ordre.

Une trompe de brume à main a été installée dans le phare pour répondre aux signaux du navires approchant des brise-lames.

Le feu et la trompe de brume provisoires qui avaient été établis sur le brise-lames ont été supprimés.

Le phare a été construit à l'entreprise par M. W. C. Anderson, de Waterside, et a coûté $362.

Goulet des Terres Noires.—Des feux d'alignement, établis à l'extrémité méridionale de la plage nord, ont été mis en opération le 22 juillet 1903, et seront dorénavant tenus en fonctionnement lorsque des bâtiments pêcheurs opèreront dans les environs.

Ces feux sont blancs fixes et sont projetés par des lanternes à lentilles de verre comprimé, hissées à des mâts peinturés en blanc, avec hangars blancs à leurs bases. Le mât de devant a 26 pieds de hauteur et celui de derrière 37 pieds.

Le feu de devant se trouve sur la grève, à 40 pieds en arrière du rivage à marée haute. Il s'élève à 29 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et devrait être visible à 10 milles de tous les points d'approche par eau.

Le feu de derrière est situé à 137 pieds de celui de devant. Il s'élève à 42 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 11 milles de tous les points d'approche par eau.

Pointe aux Sapins.—Un poteau-phare, établi sur la pointe aux Sapins, à l'extrémité nord de la baie de Kouchibouguac, a été mis en opération le 28 mai 1903, et sera à l'avenir tenu en fonctionnement lorsque des batiments de pêche opèreront dans les environs.

Le feu est blanc fixe et est projeté par une lanterne à lentille du 7ème ordre hissée à un poteau. Il s'élève à 50 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 12 milles de tous les points d'approche par eau.

Le poteau est peinturé en blanc, a 34 pieds de hauteur, et repose sur un hangar blanc. Il est situé à 50 pieds en arrière du bord de la falaise de grès qui forme le rivage, entre la homarderie de M. Loggie et l'église catholique romaine.

Caraquet.—Des phares d'alignement ont été érigés à Caraquet (en bas) pour conduire dans le port par le chenal de Caraquet, et les feux ont été mis en opération le 24 septembre 1903.

Les tours sont en bois, à parements jointifs, carrées, avec côtés déclives, et sont surmontées de lanternes de bois, carrées, le tout peinturé en blanc.

La tour de devant se trouve tout près du rivage, sur la pointe en aval de la pointe de Stoke.

Elle a 30 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'au sommet du ventilateur de la lanterne.

Le feu est blanc fixe, s'élève à 31 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 10 milles de tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminatif est dioptrique du 7me ordre.

La tour de derrière est distante de 3,800 pieds de celle de devant. Elle a 45 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'au sommet du ventilateur de la lanterne.

Le feu est blanc fixe, s'élève à 70 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 10 milles dans l'axe de l'alignement. L'appareil illuminatif est catoptrique.

L'entreprise de la construction de ces phares fut adjugée à M. J. R. Giasson, de Caraquet (en bas), en 1902, mais il ne put s'acquitter de sa tâche, et M. John Kelly, inspecteur des phares, dut par conséquent se charger de la chose. Les comptes relatifs aux travaux n'ont pas encore été réglés.

AIDE A LA NAVIGATION SUPPRIMÉE.

Pointe d'Hatfield.—Le feu d'alignement de derrière sur cette pointe, dans la baie de Belle-Ile, a été supprimé, et le feu de devant sera à l'avenir maintenu comme feu-balise simple.

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES DÉJA ÉTABLIES.

Ile Bliss.—Le phare de cet endroit a été exhaussé et l'ancienne lanterne de bois a été remplacée par une lanterne de fer, octogonale. La tour est peinturée en blanc et la lanterne en rouge. La hauteur du bâtiment à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne est maintenant de 40 pieds.

Le feu est blanc intermittent, au lieu de blanc fixe, comme auparavant ; il éclaire pendant 10 secondes et s'éclipse pendant 5 secondes, alternativement. L'appareil illuminatif est dioptrique du 5me ordre. Le feu s'élève à 55 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et est visible à 12 milles de tous les points d'approche par eau.

Ces améliorations ont été effectuées sous la direction de notre agent local et ont coûté $1,248.43.

Escuminac.—On a laissé le signal de brume inactif pendant quelques jours en juillet 1903 afin de le réparer.

Plage de Grant.—On a amélioré les feux d'alignement, ici, en remplaçant les mâts surmontés de fanaux par des tours à parements jointifs, d'où se projettent des lumières plus vives.

Les nouvelles tours ont été construites sur les emplacements occupés par les mâts et les chevalets qui les supportaient. Elles sont en bois, carrées, avec côtés déclives, et sont surmontées de lanternes de bois, carrées. Elles sont peinturées en blanc d'un bout à l'autre. Chaque tour a 37 pieds de hauteur à partir de sa base jusqu'au ventilateur de la lanterne.

Les feux sont blancs fixes, comme auparavant. Celui de la tour de devant est dioptrique du 7me ordre, s'élève à 69 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et est visible à 4 milles de tous les points d'approche par eau. Celui de la tour de derrière est catoptrique, s'élève à 107 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et est visible à 4 milles dans l'axe de l'alignement et aussi en remontant la rivière.

Les deux feux, mis en ligne à N. 66° O., marquent le chenal à partir de la bouée conique, dans la passe du chenal Sheldrake, jusqu'à la hauteur de la pointe Malcolm.

Ces phares ont été construits à l'entreprise par M. Alex. Fitzgerald, de Newcastle, et ont coûté $1,250.

Ile aux Renards.—L'intensité des trois feux d'alignement à l'extrémité nord-ouest de l'île a été augmentée par la substitution de lanternes à lentilles dioptriques du 7me ordre aux lanternes à lentilles de verre comprimé dont on se servait autrefois. Les supports des anciennes lanternes ont aussi été remplacés par de nouveaux mâts, avec hangars à leurs bases.

Ile Miscou.—On a arrêté le sifflet de brume de la station de phares de la pointe aux Bouleaux pendant quelques jours, en juillet 1903, afin de réparer les machines.

Goulet de Shippigan.—Le 26 septembre 1903, la couleur du feu d'alignement de devant sur la pointe des Sauvages a été changée de rouge à blanc. Le feu blanc fixe actuel est visible à 10 milles de tous les points d'approche par eau.

Le mât supportant le feu de derrière a été exhaussé de 10 pieds. Le feu blanc fixe est projeté d'une lanterne hissée à un mât et s'élève maintenant à 46 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 12 milles. La hauteur du mât est de 46 pieds. Le mât et le hangar sur lequel il repose sont peinturés en blanc.

Tracadie-Nord.—Le feu d'alignement extérieur de cet endroit, qui avait été supprimé en septembre 1901, a été rétabli le 5 juin 1903.

Le feu est blanc fixe et est projeté par une lanterne à lentille de verre comprimé hissée à un mât peinturé en rouge. Il s'élève à 20 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et devrait être visible à 4 milles.

Le mât se trouve sur le sable, à 161 pieds S. 48° E. de la tour de derrière.

Les deux feux, mis en ligne, conduisent à la bouée-baril rouge amarrée dans 4½ brasses d'eau au large de la barre, et les navires devraient se guider sur eux jusqu'à ce

qu'ils atteignent la bouée-baril rouge qui se trouve à l'embouchure du goulet ; de là le chenal tortueux jusqu'à la "pile" est marqué par des bouées et des pieux.

Rocher Zéphyr.—Le phare flottant a été installé à sa tation, dans le port de Shédiac, pour l'automne, le 15 octobre 1903, et y a été maintenu jusqu'à la clôture de la navigation.

Port de Richibouctou.—Le chenal à travers la barre à l'entrée du port ayant été déplacé par les tempêtes hivernales et les glaces, il a fallu changer la disposition des feux d'alignement guidant les navires sur cette barre.

Ces feux, mis en ligne, conduisent à la bouée-baril noire qui se trouve à l'entrée.

Le feu de derrière a été transféré dans la tour qui a servi, de 1895 à 1900, de phare d'alignement de derrière à cet endroit.

Le feu est blanc fixe, s'élève à 44 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et est visible à 12 milles dans l'axe de l'alignement. L'appareil illuminatif est catoptrique.

La tour est une charpente à claire-voie, surmontée d'une lanterne à parements jointifs, de forme carrée, et est peinturée en blanc. Elle a 43 pieds de hauteur à partir du sol jusqu'au ventilateur de la lanterne. Elle est située sur la rive sud de la plage méridionale, à 2,760 pieds N. 54° O. de l'endroit où se trouvait, l'année dernière, le mât de derrière, et à 325 pieds S. 64° O. de l'ancienne tour, avec logement attenant, qui servait, antérieurement à 1900, de phare de devant dans ces parages.

Le feu de devant est projeté par une lanterne à lentille de verre comprimé hissée à un mât du côté nord de la plage méridionale.

Il se trouve à 130 pieds en arrière du rivage et est distant de 366 pieds N. 81° E. du phare d'alignement de derrière.

Il est blanc fixe, s'élève à 32 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et est visible à 10 milles.

Il y a une profondeur de 10 pieds sur la barre à l'endroit le plus profond.

Les deux mâts d'où se projetaient les feux d'alignement de ce port, l'année dernière, à ½ mille à l'est des feux actuels, ont été enlevés ; l'ancienne tour où se trouvait le feu de derrière avant 1895 a été démolie ; mais la tour, avec logement attenant, qui a servi jusqu'en 1900 de phare d'alignement dans cette localité est encore là, étant utilisée comme habitation, bien qu'aucun feu n'y soit allumé.

Le phare d'alignement de derrière du chenal a été changé de place et se trouve maintenant à 472 pieds du phare de devant.

BOUÉES ET BALISES.

Saint-Andrews—La balise occidentale, dont je parle dans mon rapport de l'année dernière, a été remplacée par une autre que l'on a construite à 36 pieds au sud-est de l'emplacement de l'ancienne balise, qui a été complètement enlevée. La nouvelle balise est semblable à celle dont elle a pris la place. Elle consiste en une pile de coffrage ayant la forme d'une pyram de tronquée de 30 pieds carrés à sa base sur 26 pieds de hauteur, et s'élevant à 6 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. Au milieu de la pile est planté un poteau de fer de 24 pieds de hauteur, portant à son sommet un lattis triangulaire.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. John Kelly, inspecteur des phares, et ont coûté $1,208.19.

Rocher Chambers.—Le 1er janvier 1903, une bouée conique a été établie au large de ce rocher, dans le Petit Passage, au lieu et place de la bouée inférieure qui se trouvait là autrefois.

La nouvelle bouée est en acier et est peinturée en rouge, avec les mots "Chambers Pock" en lettres blanches. Elle est amarrée dans 5 brasses d'eau à 90 pieds à l'ouest du rocher Chambers, qui n'est couvert que de 5 pieds d'eau à marrée basse.

Havre de Bliss.—Le 1er janvier 1903, deux bouées-barils d'acier ont été installées au large du rocher Man-of-War, en remplacement des bouées de bois qu'il y avait auparavant à cet endroit.

Ces bouées sont peinturées en noir, avec les mots *Man of War Rock* en lettres blanches.

L'une d'elles est amarrée dans 6 brasses d'eau, à 300 pieds de l'extrémité sud-ouest du rocher Man-of-War, qui se couvre d'eau à marée haute. L'autre est amarrée dans 9 brasses d'eau, à 150 pieds à l'est du même rocher.

Havre de l'Etang.—Le 31 décembre 1902, une bouée-baril de fer a été placée au large de l'île aux Visons, à l'entrée du havre de l'Etang et à l'entrée orientale du havre de Bliss, au lieu et place de la bonée-espar en bois qu'il y avait autrefois à cet endroit.

Cette bouée est peinturée en noir, avec les mots *Mink Island* en lettres blanches. Elle est amarrée dans 8 brasses d'eau, à l'est de l'île aux Visons.

Une bouée d'acier conique a été en même temps établie à l'ouest des rochers du Taureau-Mugissant, à l'entrée du port, en remplacement de la bouée-espar qui se trouvait là autrefois.

Cette bouée est peinturée en rouge, avec les mots *Roaring Bull* en lettres blanches, et est amarrée dans 9 brasses d'eau.

Ile aux Perdrix.—Les entraves supérieures du bateau à cloche installé du côté oriental de cette île se brisèrent vers la fin de l'année 1902, et pendant qu'on était à les réparer une bouée à cloche du type de celles de la Maison de la Trinité fut temporairement amarrée au même endroit.

Cette bouée fut subséquemment remplacée par le vieux bateau à cloche dont on s'était servi pendant 40 ans, mais le 11 février 1903 le bateau sombra sur son ancrage. Finalement, le 26 mai 1903, le nouveau bateau à cloche fut réinstallé à sa station, avec une cloche neuve et des liens plus solides.

Le *Récif Rond*, dans le port de Saint-Jean, est marqué par une bouée-baril de fer entretenue par la corporation de la ville. Cette bouée est amarrée dans 6 pieds d'eau, à une encâblure N. 53° 26′ E. du feu-balise. Elle devrait être conique, et l'attention de la corporation a été attirée sur cette déviation des règles internationales régissant la forme des bouées.

Quaco.—Le ministère a décidé que les bouées à cloche sur les récifs et la bouée conique sur la batture seraient à l'avenir maintenues en place toute l'année durant. Au mois de novembre 1902, 3 nouvelles bouées furent solidement amarrées. Aux mois de mars et d'avril derniers, toutes ces bouées étaient en dérive. Le 19 et le 20 mai, on les remplaça par d'autres bouées. Deux des bouées qui s'étaient démarrées furent recouvrées, mais l'autre (une bouée à cloche du type de celles de la Maison de la Trinité) ne fut pas retrouvée.

Bouctouche.—En 1902, le soussigné visita ce port et constata que les bouées entretenues à l'entreprise étaient en très mauvais état. Plus tard, le balisage dans le port et les approches fut amélioré sous la surveillance du capitaine McKinnon, du steamer de l'Etat *Brant*, 4 bouées-espars ayant été remplacées par des bouées-barils et 3 bouées-barils par 2 bouées de tonnelage en acier et 1 bouée conique en acier.

Entre le tournant du chenal et la pointe du Prêtre, les bords du chenal sont marqués par des arbustes du côté nord et des piquets noirs du côté sud, tous plantés dans la vase sur les battures.

La bouée-espar rouge qui se trouvait sur la pointe du Prêtre a été remplacée par une bouée-baril rouge.

A partir de la pointe du Prêtre jusqu'au pont les bords du chenal sont marqués par 5 piquets noirs du côté sud et par des arbustes du côté nord.

Richibouctou.—L'an dernier, M. James Legoof, en sus des 28 bouées qu'il entretenait déjà dans les chenaux de Richibouctou, d'Albion et du Nord, a été autorisé à en installer une autre.

Rivières Kouchibougac et Noire.—Le ministère a autorisé le capitaine du port à baliser ces rivières avec des arbustes. Le montant dépensé de ce chef a été de $25.

Pokemouche.—Une bouée-baril de fer, peinturée en noir, a été placée dans 3 brasses d'eau, directement en dehors de l'entrée de ce goulet. Les bateaux de pêche gagnent cette bouée, d'où les eaux les plus profondes dans le goulet sont indiquées par des bouées-espars.

Goulet de Shippigan.—A la suite du rapport fait par le soussigné, condamnant le balisage du goulet et du détroit de Shippigan, des améliorations y ont été effectuées, et maintenant les bouées et les pieux du côté droit du chenal peuvent être facilement distingués par un étranger de ceux qui marquent le côté gauche.

En entrant du sud dans le goulet, l'on rencontre une bouée-baril rouge dans l'axe des feux d'alignement qui se trouvent en dehors de la barre ; à partir de là jusqu'au tournant aigu en deçà du brise-lames de l'île Taylor ; il y a 3 autres bouées-barils rouges, toutes ces bouées rouges doivent être longées de près. A l'endroit où se trouve la dernière bouée, le chenal tourne brusquement vers le phare de l'île Shippigan. A partir de là jusqu'au quai du gouvernement, le chenal est très étroit et serpente à travers de vastes bas-fonds couverts d'herbes à anguille ; il est clairement indiqué par des pieux enfoncés sur les bords et par des bouées-espars. Les pieux et les bouées du côté droit sont rouges et sont surmontées de cônes ; du côté gauche les amarques sont noires et unies. Le dernier écueil près du quai est marqué par un corps mort surmonté d'un baril peinturé en noir. A partir du quai du gouvernement en gagnant le nord jusqu'au chenal de Caraquet, le chenal est balisé de la même manière, mais les couleurs sont interverties, les amarques rouges se trouvant du côté droit en entrant du Nord.

Pokesnedie.—La bouée rouge qui marquait l'extrémité nord-est de la batture a été remplacée par une grosse bouée d'acier conique rouge.

Rivière Restigouche.—La petite bouée-baril de bois qui marquait l'extrémité du banc Maguacha a été remplacée par une bouée de fer conique, rouge, amarrée dans 2½ brasses d'eau ; à la bouée de bois amarrée sur le côté nord de la batture du Milieu de Dalhousie on a substitué une bouée-baril de fer noire, amarrée dans la même profondeur ; et la bouée de bois amarrée au large de la pointe de la Garde a été remplacée par une bouée-baril de fer noire, amarrée dans 9 pieds d'eau.

DIVISION DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Service des phares.

Cette division, qui comprend toute la province, est sous la direction de M. Artemas Lord. M. Lord est l'agent du ministère à Charlottetown, et remplit en même temps les fonctions d'inspecteur des feux. L'agent, aidé de M. Lawrence W. Watson comme commis, a accompli le travail ordinaire du bureau. M. M. Walsh, en sa qualité de contremaître, a surveillé les grosses réparations dans les stations déjà établies. M. Walsh est aussi gardien de l'entrepôt des approvisionnements destinés aux phares, lequel se trouve à Charlottetown.

Il y a dans cette division 66 feux répartis entre 39 stations et une sirène de brume. L'on emploie 40 gardiens. Il y a trois bouées automatiques à sifflet et une bouée à cloche.

La plupart des feux sont situés sur des promontoires et servent aux fins générales de la navigation ; les autres sont des feux de havre destinés principalement à guider les pêcheurs. Il y a trente havres dans lesquels le service des bouées se fait à l'entreprise, par contrats de trois ans, et sept dans lesquels les bouées sont entretenues par le ministère sous la surveillance des capitaines de ports des différents endroits.

Toutes les stations de l'île ont été inspectés par l'agent dans le cours du voyage annuel de ravitaillement fait, l'été dernier, à bord du steamer de l'Etat *Brant*, que commande le capitaine McKinnon.

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES DÉJÀ ÉTABLIES.

Souris-Est.—L'intensité du feu rouge fixe à l'extrémité extérieure du brise-lames a été augmentée par la substitution d'une lanterne à lentille de verre coupé du 7ème ordre à la lanterne à lentille de verre comprimé dont on se servait autrefois.

New-London.—Au cours de l'hiver dernier, d'épaisses masses de glaces s'échouèrent au large de l'entrée de ce port, sur la côte nord de l'Ile du Prince-Edouard ; la conséquence en a été que le fort courant qui sort du port mina un nouveau chenal à travers la barre du large, avec 9½ pieds d'eau à marée basse, tout près du récif de la pointe Simms, plus loin au nord-ouest que celui qui était indiqué par les feux d'alignement et qui avait été bouché.

L'on jugea par conséquent nécessaire de supprimer temporairement le feu blanc fixe de devant. Au mois de juillet, on a installé des feux d'alignement provisoires pour indiquer le nouveau chenal par-dessus la barre, à l'entrée du port.

Le feu de devant est projeté du haut de l'ancienne tour d'alignement de devant, qui est toujours au même endroit, à 1,500 pieds du feu rouge. Il est, comme par le passé, blanc fixe catoptrique, s'élève à 24 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 10 milles dans un petit arc de chaque côté de l'axe de l'alignement.

Le feu de derrière du nouvel alignement consiste en une lumière blanche fixe, projetée par une lanterne carrée hissée à un mât. Il s'élève à 31 pieds au-desus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 10 milles dans un petit arc de chaque côté de l'axe de l'alignement.

L'appareil illuminatif est catoptrique.

Le mât se trouve sur la plage et est distant de 1,019 pieds S. 48° O. du phare de devant. Il est peinturé en blanc ; le petit hangar sur lequel il repose est aussi de couleur blanche.

Les deux feux, mis en ligne, conduisent par-dessus la barre jusqu'au delà de la pointe Simms, avec 9½ pieds d'eau à marée basse. L'ancien feu d'alignement rouge de derrière sert de phare côtier.

Les bouées à l'entrée du port ont été changées de place pour marquer le nouveau chenal, et indiquent les eaux les plus profondes pour pénétrer dans le port le jour.

Northport.—Les tours d'où se projettent les feux d'alignement ont été encloses et peinturées en blanc.

BALISAGE.

Iles Boisées.—Afin de marquer le chenal par lequel passent les petits navires entre les îles Boisées et les rochers des Sauvages, au large de la côte méridionale de l'Ile du Prince-Edouard, les bouées suivantes ont été établies le 26 mai 1903.

(*a*) Une bouée d'acier conique, peinturée en rouge, avec les mots *Rifleman Reef* inscrits dessus en lettres blanches, dans 15 brasses d'eau, au large de la pointe sud-ouest du récif du Carabinier, qui se trouve à l'ouest de la pointe Bell.

(*b*) Une bouée-espar rouge dans 13 pieds d'eau au large de la batture Kenneth.

(*c*) Une bouée-baril rouge dans 3¾ brasses d'eau au large de l'extrémité sud-ouest des îles Boisées.

Rade de Crapaud.—La bouée de tonnelage noire qui se trouvait autrefois au large du banc Brockelsby a été remplacée par une bouée d'acier conique, peinturée en rouge, avec le mot *Crapaud* en lettres blanches, que l'on a amarrée dans 18 pieds d'eau.

Une bouée-baril noire a été amarrée dans 12 pieds d'eau au large de l'extrémité orientale des hauts-fonds Tryon.

Une autre bouée semblable, marquant le meilleur mouillage dans le bassin de Crapaud, a été amarrée dans 12 pieds d'eau au large de l'entrée de la tranchée draguée conduisant aux quais.

La tranchée draguée conduisant du bassin aux quais a été marquée comme suit :

A l'extrémité méridionale une bouée-espar noire a été ancrée du côté gauche, dans 12 pieds d'eau. Deux autres bouées-espars noires ont été amarrées à intervalles égaux sur le bord gauche de la tranchée, dans 4 pieds d'eau. Un pieu noir a été planté à l'extrémité nord de la tranchée, du côté gauche. Une bouée-espar rouge a été placée dans 9 pieds d'eau, du côté droit, vis-à-vis le pieu.

Cascumpèque.—Une bouée d'acier conique, peinturée en rouge, avec le mot *Cascumpèque* en lettre blanches, a été amarrée dans 29 pieds, au large de la barre extérieure, à l'entrée du port, au lieu et place de la bouée-espar qu'il y avait là auparavant.

DIVISION DES PHARES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Cette division comprend toutes les eaux canadiennes de la côte du Pacifique, ainsi que le système de la navigation intérieure de la Colombie-Britannique, et est sous la direction du capitaine James Gaudin, l'agent du ministère à Victoria, lequel remplit aussi les fonctions d'inspecteur des phares.

Il y a dans cette province 32 stations de phares, dont 6 sont munies de sirènes de brume à vapeur et 6 autres de cloches mues par des machines. Il y a 3 feux-balises dans le port de Victoria et un dans le port de Nanaïmo.

Les feux sont sous les soins de 34 gardiens, dont quelques-uns paient des aides à même leur salaire.

Les phares sont avitaillés par le vapeur de l'Etat *Quadra*, commandé par le capitaine J. T. Walbran, et les mécaniciens de ce vapeur ont fait l'inspection périodique des machines qui font fonctionner les sirènes de brume aux différentes stations.

NOUVELLES AIDES POUR LA NAVIGATION.

Ile Lennard.—L'on se propose d'ériger un phare sur cette île, dans le chenal Templar, pour éclairer la côte, et aussi pour marquer l'entrée du détroit de Clayoquot.

L'emplacement de ce phare où le terrain est raboteux et rocheux a été défriché ; environ 10 acres ont été déblayés et les arbres abattus ont été enlevés et brûlés. Les dépenses faites de ce chef se sont élevées à $1,120. Les plans et devis sont entre les mains de l'agent, et les travaux se feront en régie l'année prochaine.

Ile Dock.—Un feu a été placé, le 18 avril 1903, sur l'île Dock, l'îlot nord-est du Petit-Groupe, chenal de Sidney.

Ce feu est projeté par une lampe Wigham de 31 jours, placée au sommet d'une tour carrée reposant sur un bâti de bois, le tout peinturé en blanc. La tour se trouve à l'extrémité orientale de l'îlot.

Le feu est blanc fixe, s'élève à 40 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 10 milles de tous les points d'approche par eau. Il n'est pas surveillé. L'appareil illuminatif consiste en une lentille de verre comprimé.

La petite tour a été construite et le feu placé sous la direction de notre agent local.

Embouchure de la rivière Fraser.—Deux feux-balises ont été placés sur les bancs de sable ici, le 1er mars 1903.

Ces feux sont fixes, sont projetés par des lampes Wigham de 31 jours, s'élèvent à 22 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devraient être visibles à 9 milles de tous les points d'approche par eau. Ils ne sont pas surveillés. Les appareils illuminatifs consistent en lentilles de verre comprimé. Chaque phare consiste en une tour de bois carrée, de 8 pieds de hauteur, peinturée en blanc et reposant sur une plateforme supportée par des pilots.

Le phare du côté de l'est, connu sous le nom de " phare du barrage nord ", est situé à l'extrémité sud-ouest du barrage qui se trouve à l'embouchure de la rivière au nord, sur le bord sud du banc de sable du côté nord du chenal principal qui conduit dans la rivière Fraser et au nord de la bouée rouge n° 2.

Le feu est à $1\frac{3}{5}$ mille S. 72° 51' O. de celui de la pointe Garry, et une ligne tirée entre les deux feux coupe l'axe du chenal et amène les bouées rouges à tribord en entrant.

Lors de la crue des eaux au printemps, on enleva la lampe temporairement par mesure de prudence, mais le feu fut remis en opération aussitôt que la rivière eût repris son niveau normal.

Le phare du côté de l'ouest, connu sous le nom de "phare de la Courbe Sud", se trouvait anciennement sur le bord du banc de sable du côté sud du chenal principal conduisant dans la rivière Fraser, au sud de la bouée noire n° 4, à environ 2 milles S. par O. du phare du barrage Nord, où une ligne tirée de la bouée à cloche marquant les bancs coupait presque directement l'axe du chenal et amenait toutes les bouées noires à bâbord en entrant.

Par suite de l'affouillement du lit du chenal lors de la crue du printemps, il fallut transférer ce phare à 600 pieds au sud de sa position primitive, et les marins furent avertis que des changements dans le chenal étaient soudains et fréquents lorsque la rivière montait. Il est impossible de publier un avis aux marins qui puisse servir de gouverne pour une période de temps tant soit peu longue, mais les balises seront tenues sur le bord du chenal et changées de place, sans qu'il en soit donné avis, lorsque les emplacements qu'elles occuperont deviendront dangereux.

Ces deux feux étaient autrefois blancs, mais à l'époque où les saumons remontaient la rivière, il y avait sur les bancs de sable tant de bâtiments pêcheurs portant des feux blancs qu'il était impossible de distinguer leurs lumières de celles des phares ; aussi a-t-on décidé que les deux feux-balises seraient rouges fixes à partir du 1er juillet jusqu'au 30 septembre chaque année. Durant le reste de l'année, les feux seront blancs fixes comme auparavant.

Récif de Miami.—Un feu a été placé, le 17 avril 1903, sur la proue de l'épave du steamer *Miami*, qui avait fait naufrage au large du rocher Blanc, dans le chenal de Stuart. La proue du steamer naufragé, sur laquelle se trouve le feu, est enfoncée dans $5\frac{3}{4}$ brasses d'eau, à 934 pieds N. 49° O. de la pointe nord-ouest du rocher Blanc.

Le feu est projeté par une lampe Wigham de 31 jours placée au sommet d'une petite tour de bois, carrée, peinturée en blanc et reposant sur un bâti de bois coustruit sur la proue de l'épave.

Il est blanc fixe, s'élève à 19 pieds au dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 9 milles de tous les points d'approche par eau. Il n'est pas surveillé. L'appareil illuminatif consiste en une lentille de verre comprimé.

Ilot Coffin.—Le 16 avril 1903, un feu a été établi sur cet îlot, dans la partie septentrionale de l'entrée du havre aux Huîtres, chenal de Stuart.

Ce feu est projeté par une lampe Wigham de 31 jours, placée au sommet d'une petite tour de bois, carrée, reposant sur un bâti de bois, le tout peinturé en blanc. La tour se trouve au milieu de l'îlot.

Le feu est blanc fixe, s'élève à 29 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à 10 milles de tous les points d'approche par eau. Il n'est pas surveillé. L'appareil illuminatif consiste en une lentille de verre comprimé.

Ile Merry.—Un phare a été construit au sommet de la basse pointe formant l'extrémité sud-est de l'île Merry, à l'entrée sud-est de la passe Bienvenue (*Welcome*), qui sépare l'île Thormanby de la péninsule Seechelt, au large de la côte sud-ouest de la terre ferme.

Le feu est projeté par une lanterne de bois, octogonale, placée sur le toit de la maison du gardien du phare, qui est un bâtiment de bois, rectangulaire, avec toit à la Mansard. Le bâtiment et la lanterne sont peinturés en blanc d'un bout à l'autre. La hauteur du phare à partir de sa base jusqu'au ventilateur de la lanterne est de 35 pieds.

A partir du 6 novembre 1903 jusqu'à ce que l'appareil illuminatif permanent soit prêt à être installé, un feu blanc fixe, s'élevant à 57 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et visible à 6 milles de tous les points d'approche par eau, sera allumé à cette station.

Ce phare a été construit en régie sous la surveillance de M. P. G. Fenton, de Vancouver.

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES DÉJA ÉTABLIES.

Ile aux Œufs.—Le phare sur l'îlot à l'ouest de l'île aux Œufs, qui se trouvait exposé aux vagues, a été transféré à l'extrême sommet de l'îlot, à 64 pieds de l'endroit où il était auparavant. On l'a placé sur une solide fondation de béton. Sa translation a été faite par M. A. O. Roy, avec l'aide de l'équipage du *Quadra.* Le montant déboursé de ce chef a été de $1,612.

Pointe des Dryades.—Un secteur rouge a été placé dans le phare de cette station à la demande des marins, qui se plaignaient que le feu était tellement vif lorsqu'ils en approchaient qu'il leur était impossible de calculer exactement leurs distances en contournant la pointe.

Balfour.—Lors de la crue au printemps dernier, le poteau et le hangar servant de phare, ici, ont été emportés par les eaux, et l'on a établi un feu provisoire, qui sera maintenu en place jusqu'à ce qu'un nouveau phare ait été construit.

Kaslo.—Le feu électrique entretenu en vertu d'un arrangement avec la Cie d'Electricité de Kootenay à l'extrémité de la batture, est reculé dans un endroit où il est hors de l'atteinte des eaux lorsque le lac monte en été, puis replacé à l'extrémité du chenal lorsque le lac baisse.

BOUÉES.

Sydney.—Un petit rocher non indiqué sur la carte, situé au large du quai du chemin de fer, à Sydney, sur lequel le steamer *Victorian* échoua, a été relevé tout d'abord par le capitaine Hackett, et ensuite, plus exactement, par le capitaine Walbran, et marqué par une bouée à plateforme, surmontée d'une pyramide de lattis (le tout peinturé en rouge), que l'on a amarrée à $\frac{1}{4}$ d'encâblure à l'est de ce rocher.

Rocher Victoria.—Une bouée-baril d'acier, peinturée en raies rouges et noires horizontales, a été amarrée sur le bord nord-ouest de ce rocher, dans 6 brasses d'eau.

Passe Portier.—La bouée en travers de la passe Portier, qui se trouvait dans l'axe des feux d'alignement de cette passe, a été transférée à 250 pieds à l'ouest de l'alignement, où elle est amarrée dans 17 brasses d'eau.

Barre de Kelp.—La balise du côté oriental de la passe sur la barre de Kelp, à la hauteur de l'extrémité nord de l'île Denman, ayant été détruite au cours d'une récente tempête, ce côté de la passe a été marqué par une bouée-espar rouge, amarrée dans $3\frac{1}{2}$ brasses d'eau.

Rocher Watson.—Une balise a été construite, l'automne dernier, par l'équipage du *Quadra*, sur cet écueil, à la hauteur du côté sud-ouest de l'île Gibson, à l'entrée occidentale du chenal de Grenville. Cette balise consistait en une pyramide de bois, à base carrée, peinturée en blanc, reposant sur un massif de béton et surmontée d'un lattis peinturé en rouge. Sa hauteur était de 22 pieds. Elle a été emportée par les eaux lors d'une tempête au mois de novembre 1903 ; on la remplacera par une construction plus solide l'année prochaine.

Le rocher se couvre de 5 pieds d'eau à extrême marée haute.

LISTE des bouées entretenues dans les eaux du Canada par le ministère de la Marine et des Pêcheries en 1903.

ONTARIO ET PARTIES DE QUÉBEC COMPRISES DANS LA DIVISION DES PHARES D'ONTARIO.

	Nombre de bouées.
Amherstburg, y compris Bois-Blanc	44
Pointe de la Barre (bouée à gaz)	1
Baie de Quinté (3 contrats)	32
Bears-Rump	1
Ile au Gros-Canard (bouée à cloche)	1
Byng inlet	7
Collingwood	14
Chenal Clapperton	8
Baie Georgienne	12
Goderich	2
Batture Verte	1
Batture Grecque	1
Récif Grubb, bouée à gaz	1
Hawkesbury	16
Kaministiquia	20
Lac Erié (entretenus par le *Petrel*)	3
Lac Nipissingue	32
Lac des Bois (y compris bouées à cloche)	115
Lac Simcoe	12
Lac Supérieur (y compris bouée à cloche)	7
Little-Current	8
Rocher Solitaire (*Lone Rock*), bouée à cloche	1
Midland	7
Canal Murray et baie de la Presqu'île	23
Napanee	14
Niagara (bouée à cloche)	1
Orillia	9
Haut-fond de la Crêpe (bouée à cloche)	1
Parry-Sound	26
Parry-Sound, bouées à gaz	3
Batture du Milieu de Pelée	3
Pembroke	20
Pointe-au-Baril, balises	15
" bouées	4
Penetanguishene	10
Port-Arthur	1
Port-Rowan	10
Rivière La-Pluie (paire de balises)	11
" bouées	14
Rivière Thames	7
Rondeau	6
Fleuve St-Laur. entre Montréal et Kingston, bouées-espars	144
Fleuve St-Laur. entre Montréal et Kingston, bouées-barils	13
Fleuve St-Laur. entre Montréal et Kingston, bouées à gaz	27
St Placide, pieux et bouées	40 ou 50
Saut-Sainte-Marie	20
" abords du canal	25
Rivière Seine et lac aux Herbes, pilots	30
" bouées	10
Baymouth-Sud	4
Baie de Stokes	6
Batture de la Surprise, bouée à cloche	1
Trenton	11
Waubashene	37

QUÉBEC.

Agnès		1
Havre Amherst		8
Bonaventure		1
Cap Chatte		1
Anse du Cap		1
Cap à la Meule		1
Pointe Carleton		1
Chicoutimi		15
Pointe au Coq		1
Baie des Anglais		3
Rivière-au-Renard		1
Gaspé		5
Grande Entrée		13
Anse aux Griffons		1
Havre aux Maisons, Iles de la Madeleine		6
Lac St-Jean—		
Rivière Ashuapmuchuan	68	
" Mistassini	120	
" Peribonka	24	
Port de Roberval	3	
		2 51
Petite Rivière de l'Ouest		1
Maria		1
Matane		4
Mont-Louis		1
New-Richmond		3
Chenal nord, île d'Orléans		12
Nouvelle		1
Paspébiac		1
Pentecôte		1
Percé		2
Port-Daniel		1
Rivière Ristigouche		10
Rapides Richelieu (balises)		
Rivière " jusqu'à St-Jean		35
" " en amont de St-Jean		19
Rivière à la Pipe, lac St-Jean		8
Rivière des Prairies		10
Ste-Adelaïde de Pabos		1
Rivière Ste-Anne		1
St-Thomas		8
Fleuve Saint-Laurent entre Québec et Montréal, bouées à gaz		19
Fleuve Saint-Laurent entre Québec et Montréal, bouées non éclairées		256
Récif aux Serpents		1
Entretenues par l'agent de Québec en aval de Québec, bouées à gaz		15
Entretenues par l'agent de Québec en aval de Québec, bouées non éclairées		32

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Havre de l'Avocat	6
Rivière aux Pommes	8
Arichat	21
Rivière Argyle et Détroit	10
Rivière Avon	6
Barrington	52
Rivière aux Ours	12
Havre aux Castors	2

LISTE des bouées entretenues dans les eaux du Canada par le ministère de la Marine et des Pêcheries.—*Suite.*

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

	Nombre de bouées.
Blandford	5
Bridgewater	10
Canning ou Riv. des Habitants (6 corps morts)	
Canso et Passage Saint-André	28
Cap du Nègre ou havre du Nord-Est	17
Caribou	6
Chester	23
Cheticamp	12
Chezzetcook et Petpiswick	6
Ile de Noël et détroit de Barra	11
Anse de Clark et baie de l'Ouest	3
Havre de Clarke	17
Passe Cockerwit et havre de Wood	20
Anse de Cook, anse Toby	4
D'Escousse et passage Lennox	27
Digby et Annapolis	13
Dover	4
Baie de l'Est, Bras-d'Or	2
Grand Bras-d'Or	7
Pointe Gillis, Boulaceet	1
Guysborough	3
Anse au Foin	8
Havre au Bouche (6 pieux)	4
Ingonish, baie du Sud	8
Havre d'Isaac	12
Jeddore	9
Judique	1
Ketch-Harbour	6
L'Ardoise	3
Lahave	8
Little-Narrows	10
Little-Dover	9
Petit Bras-d'Or	2
Liverpool	3
Lockeport	6
Lunenburg, anse en arrière	9
" sud du Milieu	16
Louisbourg	7
Mabou	12
Baie Mahone et Chester	12
Main-à-Dieu	6
Havre Margaree	9
Merigomish	6
Marie-Joseph	5
Montsellier	10
Havre McKinnon	4
Musquodoboit	7
Northport	12
North-Sydney	5

	Nombre de bouées.
Parrsboro	6
Petit de Grat	11
Pictou	6
Havre de Pope	3
Port-Félix	7
Port-Hood	7
Port-La-Tour	12
Port-Medway	9
Port-Morien	2
Port-Hébert	12
Pubnico	18
Pugwash	9
Prospect, en bas	10
Queensport	3
Rivière Jean	3
Roseway	3
Sainte-Anne	3
Rivière Sainte-Marie	8
" jusqu'à Sherbrooke	18
Baie Saint-Pierre	16
Anse Saint-Pierre	10
Sambro	11
Shag-Harbour	13
Sheet-Harbour	9
Shelburne	10
Havre au Navire	9
Rocher du Navire	1
Shulee	8
Ile Smith	1
Sydney	2
Tangier	4
Tatamagouche, 46 pieux et	18
Baie Terrence	3
Baie Tor	19
Havre de Trois-Brasses	5
Tidnish	5
Tusket (deux contrats) (3 pieux)	23
Prospect en haut	4
Wallace	14
Baie de l'Ouest	3
West Dublin et chenal Croche	13
Westport	3
Weymouth	13
Whitehead	9
Yarmouth	50
Entretenues par l'agent (bouées à sifflet)	23
" " (bouées à cloche)	21
" " (bouées coniques et bouées-barils)	145

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Bathurst	26
Baie Verte et Port-Elgin	36
Baie du Vin	7
Havre aux Castors et havre de Black	9
Grande Shemogue	7
Ruisseau Noir, rivière Miramichi	3
Goulet des Terres Noires	12
Bouctouche	16
" pieux	32
" rivière Bouctouche, arbustes	200
Campobello, 1 pieu et	9
Caraquet	21
Cocagne, 30 pieux	11
Dalhousie et Ristigouche	12
Digdequash	5
Havre Dipper	3

Dorchester	3
Grande Anse	4
Grand Lac et rivière au Saumon	73
Grand Manan, 1 pieu et	28
Grande Shemogue	7
Harvey	7
Rivières Kouchibouguac et Noire, arbustes	
Lepreau	3
Letite et Back-Bay, 1 pieu et	14
Petite Shemogue, 1 balise et	5
Petite Shippigan	12
Magaguadavic	13
Maquapit et lacs des Français, 20 pieux et	4
Miramichi	18
Musquash	7
Neguac	21

LISTE des bouées entretenues dans les eaux du Canada par le ministère de la Marine et des Pêcheries, en 1903.—*Suite.*

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Suite.*

	Nombre de bouées.
Havre de Neil	1
Rivière Napan, 24 pieux et	3
Bras-nord-ouest, Miramichi	6
Oromocto	7
Ile au Bœuf, rivière Saint-Jean	5
Petit Rocher	2
Pisarinco	2
Pokemouche	8
Richibouctou et Albion	28
" Rexton et Brown's-Yard	30
Shédiac	11
" au nord de l'île, 26 arbustes et	2
Shippigan	19
Saint-André	14
Récif de Sainte-Croix	11
Rivière Saint-Jean, 155 pieux et	68
Saint-Louis, 10 arbustes et	10
Goulet de Tracadie-rud, 30 arbustes et	5
Tabusintac	18
Tracadie	19
Ruisseau Tynemouth	3
Washademoak, 144 pieux et	2
Rivière Waweig	1
Ile de l'Ouest, 4 pieux et	23
Entretenues par l'agent (bouées-signaux)	18
" (bouées-barils et bouées coniques)	16

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Baie Fortune	3
Pointe de la Plage	3
Bédèque	11
Havre de Brae	5
Cardigan, en bas	6
" en haut	12
Cascumpec, 12 pieux	14
Charlottetown, 20 pieux	22
Tête de l'Anse	2
Crapaud, pieux et	5
Rivière de l'Est (Hillsboro)	17
Baie Egmont	12
" sud, 8 pieux et	2
Georgetown	13
Havre aux Oies	2
Grande Rivière, 1 balise et	12
" lot 14	8
Rochers aux Sauvages	1
Malpèque	16
Miminegash	6
Petit Chenal	3
Montague	6
Havre de Murray	33
New-London	9
Orwell et rivière Vernon, 36 arbustes	6
Pinette	5
Port-Hill	12
Pownal	7
Baie Rollo	3
Rustico	5
Havre aux Sauvages	2
Souris	4
Havre Saint-Pierre	8
Summerside	11
Tracadie	3
Pointe-Ouest	1
Iles Boisées	4
Entretenues par l'agent (bouées-signaux)	3
" " (bouées-barils et coniques)	5

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Récif Alford	1 baril.
Rocher Benmohr	1 cage.
Passage de Browning	1 espar.
Récif Burnaby	1 espar.
Passe des Canots, rivière Fraser	8 espars.
Récif Celia	1 conique.
Clayoquot	1 baril.
"	2 à platform.
Rocher Clark	1 à "
Passage de Colburne	2 à cage.
Ile Cortez	1 baril.
Batture Dall	1 à cage.
" Darcy	1 baril.
Baie du Départ	2 à cage.
Rocher Dorcas	1 espar.
Pointe de l'Entrée	1 conique.
Havre des Esquimaux	2 à cage.
1ers Etroits, B.I	1 espar.
Faux Etroits	2 espars.
Faux récif	1 baril.
Rivière Fraser	14 coniques.
" "	2 espars.
Port d'Esquimault	2 à cage.
1er Etroits, B.I	1 espar.
Faux Etroits	2 espars.
Faux Récif	1 baril.
Rivière Fraser	14 coniques.
"	2 espars.
Havre de Ganges	1 baril.
Récif Gossip	1 "
Rocher Governor	1 à cage.
Récif Grappler	1 baril.
Pointe Hazel	1 espar.
Récif Hodgson	1 baril.
Rocher Horda	1 "
Rocher Hornby	1 espar.
Récif Horsewell	1 baril.
Récif des Sauvages	1 "
Récif Johnson	1 "
Barre de Kelp	2 espars.
"	1 à cloche.
Pointe des Récifs	1 espar.
Ile du phare	1 conique.
Détroit de Malaspina	2 à cage.
Banc de Mears	1 "
Metlacatlah	2 "
Port de Nanaïmo	9 "
Port de Nanaïmo	2 à cage.
Rocher de Paterson	1 "
Pointe Grey	1 baril (avec cage)
Passe Portier	1 baril (avec cage)
Pointe des Récifs	2 coniques.

LISTE des bouées entretenues dans les eaux du Canada par le ministère de la Marine et des Pêcheries, en 1903—*Fin.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Fin.*

	Nombre de bouées.
Récif Rosefale	1 baril.
Récif Rosenfelt	1 conique.
Sand Heads	12 coniques.
"	1 à cloche.
Batture de Sidney, E	1 conique.
" O.	1 baril.
Récif de Sidney	2 espars.
Rocher de Sidney	1 à plateforme
Rocher de Sparrowhawk	1 à cage.
Récif Tugwell	1 espar.
Ucluelet	1 à cage.
Port de Victoria	2 "
Rocher de Victoria	1 baril.
Pointe du Village	1 espar.
Rocher Virago	1 "
Pointe de la Bienvenue	1 "
Rocher de la Baleine	1 "
Rocher Blanc	1 baril.
Lac Kootenay	12 à plateforme

BALISES.

	Nombre de balises.
Récif d'Atkins	1
Batture Basse	1
Récif de Britchy	1
Rocher des Canots	1
Récif du Danger	1
Pointe Dyke	1
Récif de l'Entreprise	1
Faux Etroits	2
1ers Etroits, anse Burrard	2
" marquant ligne de la conduite d'eau	2
Récif Gabriola	1
Débarcadère de Gibson	1
Batture des Oies	1
Pointe Herbeuse	1
Récif de Kelp	1
Rocher de Lewis	1
Batture de l'Erable	1
Rocher Moresby	1
Baie de Vase, Serpentine et Nicomeek, 1	40
Port de Nanaïmo	3
Récif Nord	1
Havre aux Huîtres	2
Batture de la Panthère	2
Rocher des Régattes	1
Rocher Romulus	4
Sand Heads, feu-balise	1
Banc des Requins	1
Shrub	1
Récif Shute	1
Batture de Sidney	1
" Union	1
Port de Victoria	2
Rocher Walker	1
Ilot Blanc	1
Pointe Blanche	1
Rocher Zéro	1

ANNEXE N° I.

ÉTAT GÉNÉRAL des dépenses pour l'exercice 1902-3.

Service.	Montant.	Total.
	$ c.	$ c.
Océanique et fluvial—		
Entretien et réparation des steamers de l'Etat	279,348 06	
Construction d'un steamer pour remplacer le *Newfield* (bal. du prix stipulé)	90,465 91	
Examen des aspirants capitaines et seconds	4,968 36	
Récompenses pour sauvetages de vies	9,306 25	
Enquêtes sur les naufrages	1,367 45	
Enregistrement des navires	417 25	
Enlèvement des obstacles gênant la navigation	682 98	
Service des marées	14,520 00	
Service postal d'hiver	6,211 28	
Station biologique	2,000 00	
Commerce d'exportation de bétail	3,026 25	
Commission de pilotage de Montréal	1,745 23	
Cale de radoub de Montréal	3,528 25	
Dépenses imprévues	4,822 78	
		422,410 05
Phares et service côtier—		
Appointements et allocations des gardiens de phares	222,499 38	
Agences, loyers et dépenses casuelles	16,566 14	
Entretien et réparation des phares	304,785 39	
Construction de phares et d'autres auxiliaires pour la navigation	319,496 33	
" du phare de la batture Lurcher	79,991 40	
Appointements d'employés temporaires	6,945 96	
Service des signaux	6,863 75	
Réparations aux quais	1,721 91	
		958,870 26
Institutions scientifiques, levées hydrographiques, etc—		
Service météorologique	82,554 01	
Observatoire magnétique	2,723 80	
Levées hydrographiques	35,243 97	
Observatoire de Saint-Jean, N.-B	1,015 19	
" la montagne du Soufre	3,167 62	
Boule horaire, Halifax, N.-E	1,000 00	
		125,704 59
Hôpitaux de la Marine—		
Traitement des marins malades dans les hôpitaux de marine dans les Provinces Maritimes, et réparations	598 67	
Marins naufragés et dénués de ressources	48,151 48	
		48,750 19
Inspection des bateaux à vapeur—	....	30,172 05
Capit. A. M. MacGregor, gratification	.....	1,050 00
Relevés soumis au Parlement	.....	95 10
A reporter	.....	1,587,052 24

ETAT GÉNÉRAL des dépenses pour l'exercice expiré le 30 juin 1903—*Fin.*

Service.	Montant.	Total.
	$ c.	$ c.
Report (total pour la marine)	.....	1,587,052 24
PÊCHERIES.		
Salaires et déboursés des gardes-pêche, etc	114,719 00	
Pisciculture	77,330 86	
Service de protection des pêcheries	115,667 99	
Construction de passes migratoires, etc	938 69	
Dépenses légales et incidentes	1,998 95	
Exposition de poisson	2,817 20	
Distribution des primes de pêche	4,900 11	
Ostréiculture	3,712 16	
Compartiments frigorifiques	11,331 49	
Laboratoire biologique de la baie Georgienne	1,495 95	
Construction de navires dans la Colombie-Britannique (balance)	23,695 00	
Deux gardes-côtes	5,775 00	
Quai et entrepôt à Sapperton	3,000 00	
Saisies opérées par les croiseurs russes	87 50	
Permis aux navires des Etats-Unis	505 72	
Recettes	115 50	
Primes de pêche	159,853 50	
		527,944 62
Gouvernement civil,—appointements, y compris le traitement du ministre	73,042 53	
" " dépenses casuelles	11,400 00	
		84,442 53
Total pour la marine et les pêcheries	.....	2,199,439 39

F. GOURDEAU,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

A. W. OWEN,
Comptable.

ANNEXE N° 2.

ÉTAT des recettes du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice expiré le 30 juin 1903.

Service.	—	Remboursements.	Montant.
	$ c.	$ c.	$ c.
Ports, quais et jetées	.....	.....	12,557 50
Steamers de l'Etat	.....	.....	15,478 10
Service postal de l'hiver	.....	.....	608 25
Examens des aspirants capitaines et seconds	.....	.....	5,790 50
Amendes et confiscations	1,120 50	225 00	895 50
Inspection des bateaux à vapeur	27,821 09	8 00	27,813 09
Brevets des mécaniciens	.....	.....	935 00
Inspection des chalans	.....	.....	140 00
Caisse des marins malades	65,005 15	153 60	64,851 55
Recherches dans les registres de la marine	.....	.....	59 17
Service des signaux	.....	.....	2,873 66
Formules d'expédition	.....	.....	
Recettes casuelles	7,934 30	59 90	7,874 40
			$139,876 72
PÊCHERIES.			
Ontario	.....	.....	1,808 83
Québec	.....	.....	4,379 15
Nouvelle-Ecosse	.....	.....	3,962 45
Nouveau-Brunswick	11,188 02	1 50	11,186 52
Ile du Prince-Edouard	.....	.....	2,007 35
Manitoba	.....	.....	1,636 00
Territoires du Nord-Ouest	1,498 50	78 00	1,420 50
Colombie-Britannique	43,015 62	36 00	42,979 62
Territoire du Yukon	.....	.....	320 00
Baie d'Hudson	.....	.....	10 00
			69,710 42
Permis aux navires de pêche des Etats-Unis	9,057 40	132 00	8,925 40
			$78,365 82

RÉCAPITULATION.

Recettes, Marine	$139,876 72
" Pêcheries	78,635 82
	$218,512 54

F. GOURDEAU,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

A. W. OWEN,
Comptable.

ANNEXE N° 3.

DROITS d'inspection de bateaux à vapeur perçus pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

Ontario.	$ c.
Amherstburg	39 48
Belleville	.....
Brockville	46 88
Chatham	81 36
Collingwood	819 12
Cornwall	75 16
Deseronto	170 68
Fort-Erié	.....
Fort-William	16 40
Goderich	333 51
Hamilton	256 32
Kingston	1,150 04
Lindsay	242 76
Midland	348 04
Morrisburg	75 41
Napanee	5 80
Chutes-Niagara	15 60
Ottawa	605 68
Owen-Sound	1,148 36
Parry-Sound	378 16
Peterboro	180 00
Picton	150 12
Port-Arthur	228 00
Prescott	200 52
Portage-du-Rat	60 28
Ste-Catherine	276 16
Saint-Thomas	340 04
Sarnia	676 84
Saut-Ste-Marie	745 68
Simcoe	28 72
Stratford	21 00
Toronto	1,529 48
Trenton	6 60
Wallaceburg	56 32
Windsor	1,573 33
	11,881 85
Québec.	
Cookshire	24 56
Montréal	624 44
Québec	1,201 36
Saint-Jean	.....
Sorel	16 68
Stanstead	62 04
Trois-Rivières	.....
	1,929 08
Nouveau-Brunswick.	
Bathurst	20 64
Campbellton	46 40
Chatham	46 84
Dalhousie	31 12
Frédéricton	11 20
Moncton	6 60
Newcastle	6 44
Sackville	7 00
Saint-Jean	1,554 92
St-Stephen	67 48
	1,798 64

Nouvelle-Ecosse.	$ c.
Amherst	12 40
Annapolis	.....
Arichat	.....
Baddeck	.....
Barrington	5 96
Canso	18 76
Digby	5 32
Halifax	3,079 24
Kentville	349 08
Liverpool	40 32
Lockeport	.....
Lunenburg	20 52
New-Glasgow	.....
North-Sydney	199 12
Parrsboro	15 60
Pictou	.....
Port-Hawkesbury	54 28
Sydney	112 72
Windsor	32 04
Yarmouth	109 04
	4,054 40
Manitoba.	
Brandon	11 84
Winnipeg	130 36
	142 20
Colombie-Britannique.	
Kaslo	210 16
Nanaïmo	8 52
Nelson	692 72
New-Westminster	400 80
Vancouver	935 84
Victoria	3,697 68
	5,945 72
Ile du Prince-Edouard.	
Charlottetown	317 56
Summerside	.....
	317 56
Territoires du Nord-Ouest.	
Calgary	11 40
Dawson	689 24
White-Horse	1,051 00
	1,751 64
Total	27,821 09
MOINS remboursements	8 00
	27,813 09
Inspection des chalans de remorque	140 00
Droits pour brevets de mécaniciens	935 00
Grand total	28,888 09

ANNEXE N° 4.

ENQUÊTE SUR LES NAUFRAGES DANS LE FLEUVE ET LE GOLFE SAINT-LAURENT.

Au Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les principaux sinistres qui sont survenus pendant la saison de navigation dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent.

Des enquêtes formelles ont été tenues au sujet des accidents arrivés aux navires suivants :

Steamer *Corrigan Head.*
" *Iberian.*
" *Protector.*
" *Stord.*
Barque *Sardhana.*
Remorqueur à vapeur *Mersey*
Steamer *Manchester Trader.*
" *Dominion,*
" *Dominion.*
" *Bergenhus.*

En ce qui concerne les navires sinistrés ci-dessous mentionnés, il n'y a pas eu d'enquête à cause de l'impossibilité de faire venir les témoins :—

Steamer *Norwegian.*
" *Loughrig Holme.*
" *Homelea.*
" *Hibernian.*
" *Lake Manitoba.*
Steamer *Mount Royal.*
" *Pomeranian.*
Voilier *Alacrite.*
Steamer *Topaze.*

Comme dans la grande majorité des cas le ministère doit compter sur la presse pour obtenir des renseignements relativement aux sinistres maritimes, très souvent les accidents qui arrivent aux navires ne sont pas connus assez vite pour permettre de faire une enquête. Si les proprétaires de navires et les agents de compagnies de navigation comprenaient combien le ministère a à cœur d'améliorer les aides de la navigation et de punir tout acte de négligence de la part des capitaines ou des pilotes, je crois qu'ils seraient plus empressés à nous prêter leur concours.

La liste des accidents pour la dernière saison est longue, et l'on ne peut guère s'attendre, par conséquent, à ce que les hautes primes d'assurance qui sont actuellement exigées pour les vaisseaux naviguant sur le fleuve et le golfe St-Laurent soient abaissées.

Relevé des accidents maritimes au sujet desquels des enquêtes ont été tenues :—

Nom du navire.	Voilier ou vapeur.	Tonnage net officiel.	Port d'attache.	Date de l'accident.	Endroit où l'accident est arrivé.	Avaries subies.	Resultat de l'enquête.
Carrigan Head	Vapeur.	2,717	Belfast	24 avril	Fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et Québec	Légers do'mages	Bouées hors de leur place.
Iberian	"	3,347	Liverpool	6 juin	Fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et Québec	Légers do'mages	Atmosphère enfumée ; pilote blâmable.
Protector	"	1,678	Drammen, Norvège	4 "	Rivière Saguenay	Perte totale	Pilote blâmable ; suspendu pour 18 mois.
Stord	"	372	Londres, France	10 "	Ste. Anne des Monts	Fort endommagé	Epaisse brume ; capitaine censuré.
Sardhana	Barque.	1,119	Glasgow	19 juillet	Pointe des Monts	Fort endommagé	Epaisse brume ; capitaine censuré.
Mersey	R'morq.	34	Québec	12 août	Pointe aux Outardes	Perte totale	Sombra en un endroit profond après avoir fait une voie d'eau. Brevets du capitaine, du second et du mécanicien révoqués.
Manchester Trader	Vapeur.	2,136	Manchester	10 août	Pointe-Sud, Anticosti	Beaucoup avarié	Brevet du capitaine suspendu pour 6 mois.
Dominion	"	2,581	Londres	7 juin	Fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et Québec	Pas de dommage	Toucha quelque obstruction dans le chenal, probablement une bille submergée.
Dominion	"	2,581	Londres	13 juillet	Rochers aux Oiseaux	Fort endommagé	Epais brouillard ; signal de brume inefficace.
Bergenhus	"	2,344	Bergenhus, Norvège.	24 sept	Rivière St-Charles, Québec	Légères avaries.	Pilote blâmable ; son brevet révoqué.
Hektos / Drottning Sophia	"	.....	Navires russes et suédois.	3 nov.	Fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et Québec	Fort endommagé	Se sont abordés et ont ensuite échoué. Pilote à bord de l'Hektos blâmable ; son brevet suspendu pour 6½ mois.

PRINCIPAUX ACCIDENTS MARITIMES AU SUJET DESQUELS DES ENQUÊTES N'ONT PAS ÉTÉ TENUES.

Loughrig Holme	Vapeur.	1,317	Maryport	10 juin	Matane	Lègers do'mages	
Holmlea	"	1,143	Hartlepool	7 août	Pointe Richelieu, T.-Neuve	" "	
Hibernian	"	4,106	Liverpool	1er octobre	Baie de Longueuil	" "	
Lake Manitoba	"	5,705	Liverpool	30 sept	Montréal	" "	
Mount Royal	"	4,599	Liverpool	10 octobre	Fleuve Saint-Lanrent, entre Montréal et Québec	Avarié	
Pomeranian	"	2,700	Glasgow	29 juillet	Montréal	Légers do'mages	
Alacrite	Voilier	1,823	Christiana, Suède	29 sept	Cap-Chatte	" "	
Norwegian	Vapeur.	2,303	Glasgow	13 juin	Petite riv. Codroy, T.-Neuve.	" "	
Topaze	"	1,211	Londres	18 sept	Port-au-Basque, T.-Neuve	Perte totale	

Parmi les 10 accidents qui sont survenus, les capitaines étaient responsables de 4, les pilotes de 3, et les 3 autres peuvent être attribués aux périls de la navigation.

Une enquête a été faite par la Chambre de Commerce Impériale au sujet du naufrage du steamer *Homelea*, et le brevet du capitaine a été suspendu pour 3 mois. Une enquête relativement à la perte du steamer *Topaze* sera aussi tenue en Angleterre.

Le steamer *Monterey* est compris dans un relevé des accidents qui sont arrivés dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent du mois d'avril au mois de novembre 1903, publié récemment par l'Association des Assureurs de Liverpool. Ce navire fit naufrage à la Pointe Plate, Saint-Pierre Miquelon, et le brevet du capitaine fut suspendu pour 6 mois par la Chambre de Commerce Impériale.

Voici quelle a été la valeur du commerce *via* le Saint-Laurent pour chacune des 4 dernières années : exercice expiré le 30 juin 1903, $132,019,550 ; en 1902, $113,-414,381 ; en 1901, $111,500,341 ; en 1900, $97,948,377. Avec un commerce augmentant aussi rapidement, il faut s'attendre que les accidents seront de plus en plus nombreux.

Les sinistres sont la plupart du temps attribuables aux brumes qui règnent dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent et à la variabilité dans la direction et la force des courants, mais je suis d'opinion qu'on peut facilement surmonter ces difficultés en usant des précautions ordinaires que prennent les marins pratiques et les pilotes.

Le steamer *Lake Champlain* donna sur un obstacle quelconque dans le port de Saint-Jean, N.-B., le 28 janvier 1903, et fut légèrement endommagé. Le pilote qui conduisait le steamer examina avec soin l'endroit où l'accident était arrivé, mais il ne trouva rien d'anormal, et il est probable que le vaisseau était venu en contact avec une bille ou une pièce de coffrage submergée.

Le 11 juin, le steamer *Halifax* échoua sur les hauts-fonds de la Pointe Plaisante, dans le port d'Halifax, mais ne subit aucun dommage ; le capitaine fut censuré.

Afin de simplifier la procédure relativement aux enquêtes, l'Acte des Sinistres Maritimes a été modifié en octobre dernier. Voici les principaux changements qui ont été faits au statut :—

(1.) Le ministre peut nommer un commissaire attitré pour tenir les enquêtes en général au lieu de nommer un enquêteur pour chaque cas en particulier, comme l'exigeait l'ancienne loi.

(2.) Il n'est plus nécessaire de dresser un "exposé de l'affaire" avant l'ouverture de l'enquête lorsque le brevet d'un officier est en jeu ; après que l'inculpé a reçu une copie du rapport ou de l'exposé de l'affaire, et qu'il a eu l'occasion de produire une défense, son brevet peut être suspendu ou révoqué.

(3.) Une enquête peut être tenue au sujet de l'échouement de tout navire, qu'il y ait eu avarie ou non.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a nommé les capitaines Archibald Reid et John Temple assesseurs pour un terme de 3 ans aux ports de Montréal et de Québec respectivement, et, conformément à la section 8 de l'Acte des Sinistres Maritimes, telle que modifiée, il m'a nommé commissaire pour tenir des enquêtes au sujet des accidents maritimes.

L'on trouvera à l'annexe n° 48 du supplément du présent rapport un relevé complet des naufrages et sinistres survenus dans les eaux canadiennes, et des accidents arrivés aux navires de long cours canadiens dans les eaux étrangères, pendant les 12 mois expirés le 30 juin 1903.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. SALMON,
Commissaire des sinistres maritimes.

Ottawa, 31 décembre 1903.

Voici les verdicts qui ont été rendus dans les divers cas d'accidents au sujet desquels des enquêtes ont été tenues :—

STEAMER "CARRIGAN HEAD."

Ce steamer britannique échoua vis-à-vis le phare flottant n° 3, lac Saint-Pierre, fleuve Saint-Laurent, le 24 avril 1903. Une enquête fut tenue à ce sujet au bureau de la Commission du port, à Montréal, et la cour rendit le verdict suivant :—

Le capitaine n'était pas à blâmer. L'officier de quart, non plus, n'était pas à blâmer. Le quartier-maître exécuta les ordres du pilote. Le pilote Angers n'était pas en faute. L'accident était dû au déplacement des bouées.

La cour en est venue à la conclusion qu'il n'y avait pas lieu de censurer M. Boucher pour cela, vu que, d'après les témoignages rendus, les bouées avaient été en premier lieu placées aux endroits voulus, mais que subséquemment, par suite de quelque événement imprévu, elles s'étaient démarrées.

Le gardien du phare flottant n° 3, qui avait remarqué que ces bouées étaient hors de leur place depuis quelque temps, aurait dû en avertir qui de droit.

Le pilote Prudent Belleisle, qui conduisait le *Fridjof Nansen* le jour (22 avril) où ce navire toucha le fond dans ces mêmes parages, aurait dû, immédiatement à son arrivée à Montréal, signaler la chose à M. Boucher. Ce dernier aurait pu alors se rendre sur les lieux et voir si les bouées s'étaient déplacées ou non.

La cour recommande fortement que l'on se procure une chaloupe à vapeur pour croiser 2 ou 3 fois par semaine sur le fleuve afin de constater si les bouées sont toujours à leur place.

5 juin 1903.

O. G. V. SPAIN,
Commissaire.

Nous adhérons au verdict ci-dessus.

R. SALMON,
L. ST.-LOUIS. } Assesseurs.

STEAMER "IBERIAN."

Ce steamer britannique échoua du côté sud du chenal, près de l'île aux Raisins, fleuve Saint-Laurent, le 6 juin 1903, et après une enquête formelle tenue à ce sujet au bureau de la Commission du port, à Montréal, la cour rendit le verdict suivant :—

L'accident n'était pas dû au steamer ou à son équipement.

Le temps était alors favorable, mais la navigation était rendue difficile, mais non pas dangereuse, par la fumée provenant des feux de forêts, qui limitait à environ ½ mille la distance à laquelle les bouées étaient visibles.

Les précautions voulues furent prises quant à la marche, le steamer filant environ 4 nœuds à l'heure, et une bonne garde fut tenue, le capitaine, le 1er officier, le 3ième officier ainsi que le pilote faisant le guet sur le pont.

Le capitaine et les officiers ne sont pas à blâmer pour cet accident.

Les bouées étaient apparemment à leur place.

L'accident est dû à ce que le pilote O. Naud chercha à gagner la bouée qui marque le côté sud du chenal. Il avait mis le gouvernail à tribord afin d'éviter un bateau qu'il croyait être du côté nord du chenal, tandis que le bateau en question était en réalité du côté sud et masquait la bouée qu'il cherchait. Par suite de cette erreur de jugement, le steamer s'écarta du chenal et échoua avant que le pilote pût se rendre compte de sa méprise.

La cour est d'opinion que le pilote, après avoir parcouru à peu près la moitié de la distance entre les deux bouées sans apercevoir la bouée-espar qu'il cherchait, aurait dû jeter l'ancre.

La cour désire faire remarquer que M. Naud a 33 ans d'expérience comme pilote, ayant conduit plus de 1,100 navires sur le fleuve (en montant ou en descendant), qu'il a de très bons antécédents, et qu'il est le doyen des pilotes du Saint-Laurent.

La cour est d'opinion que les pilotes devraient se familiariser davantage avec le compas et les cartes et qu'ils devraient gouverner au compas lorsque les bouées sont très distantes les unes des autres, au lieu de se guider entièrement sur les amers, d'autant plus que ceux-ci, dans le cas actuel, étaient mal définis.

Si le pilote Naud avait gouverné par compas, cet accident ne serait pas arrivé.

M. Meredith a suggéré que les cartes de la Commission du port soient corrigées jusqu'aujourd'hui et mises à la disposition des capitaines et des pilotes ; bien que cela n'ait aucun rapport avec la présente affaire, nous croyons que ce serait une bonne chose, et la cour verra à soumettre la question aux autorités.

(Signé) R. SALMON,
Commissaire.

R. S. CLIFF,
JOHN TEMPLE,
Assesseurs.

QUÉBEC, 15 juin 1903.

STEAMER 'PROTECTOR.'

Ce vapeur norvégien échoua à l'embouchure de la rivière Saguenay, le 4 juin 1903, et se perdit totalement. Après une enquête formelle tenue sur cette affaire au bureau de la Commission du port, à Québec, la cour rendit le verdict suivant :—

Le navire était bien équipé et en bon état lorsqu'il quitta Chicoutimi.

Il était pourvu des cartes et des routiers voulus.

Le récif sur lequel il fit naufrage était correctement indiqué sur les cartes de l'Amirauté.

L'entrée de la rivière Saguenay est suffisamment balisée pour les fins de la navigation.

Le capitaine est responsable jusqu'à un certain point de l'échouement du navire, en ce sens qu'il négligea de s'assurer si le pilote suivait ou non la bonne direction, dans des eaux où n'importe quel marin expérimenté aurait pu naviguer sans l'aide d'un pilote, le chenal étant parfaitement droit et n'ayant nulle part moins de 6 encâblures de largeur.

Le capitaine commit une grave erreur de jugement en ne jetant pas à la mer, après l'échouement de son vaisseau, les cargaisons qui se trouvaient dans les cales n°s 1 et 2 et sur le pont, en avant, ce qui aurait allégé le navire et permis aux sauveteurs d'installer et de faire fonctionner leurs pompes en arrivant. La cour est d'opinion que si cela eût été fait le navire aurait été renfloué et sauvé.

L'accident est dû à ce que le pilote Nazaire Delisle suivait une fausse direction, la preuve démontrant qu'il n'avait jamais piloté un navire en dehors de la rivière Saguenay avant cela et qu'il connaissait très peu cette rivière.

La cour est d'avis que la sentence rendue par la commission du port, suspendant le pilote Delisle pour 18 mois, n'aura aucun résultat pratique ; l'individu reprendra son service à l'expiration de cette sentence plus incompétent que jamais, car il aura oublié le peu qu'il sait déjà. Un capitaine qui causerait l'échouement et la perte d'un vaisseau évalué, avec sa cargaison, à plus de $250,000, dans de pareilles conditions de négligence grossière, serait puni avec plus de sévérité.

La cour est d'opinion que l'on ne devrait plus employer les pilotes du Saint-Laurent pour conduire les navires sur la rivière Saguenay, vu les connaissances imparfaites qu'ils possèdent sur la navigation dans ces parages, si l'on en croit les témoins qui ont été entendus, et les autorités responsables doivent s'attendre que ces accidents se répéteront tant que les pilotes ne feront pas un apprentissage sérieux et qu'ils ne subiront pas des examens plus sévères que ceux qu'on leur fait passer actuellement.

R. SALMON,
Commissaire.

R. S. CLIFT, inspecteur de marine et capitaine de navire,
JOHN TEMPLE,
Assesseurs.

QUÉBEC, 22 juin 1903.

STEAMER "STORD."

Ce steamer britannique échoua à Sainte-Anne-des-Monts, golfe Saint-Laurent, le 10 juin 1903. Une enquête eut lieu au bureau de la Commission du port, à Québec, pour déterminer les causes de cet accident, et la cour rendit le verdict suivant :—

Le steamer était bien équipé et en état de prendre la mer lors de son départ de Saint-Jean, Terre-Neuve.

Il n'était pas pourvu des cartes voulues, le capitaine n'ayant pour se guider qu'une carte générale du golfe et du fleuve Saint-Laurent (n° 1271), mais le routier à bord était suffisant.

La côte à l'endroit où le navire échoua est suffisamment balisée pour les fins de navigation.

Le capitaine est responsable de l'échouement du navire, vu qu'il tenta de longer la côte en se guidant sur une carte générale et qu'il n'étudia pas attentivement son routier afin de s'assurer de la direction des courants dans ces parages.

Le navire marchait trop vite vu sa proximité de terre et le temps qu'il faisait.

Le capitaine a pris tous les moyens possibles pour sauver son vaisseau après l'échouement.

La cour considère que le capitaine a commis une erreur de jugement en prenant, pour s'orienter, une carte à petite échelle, et qu'il mérite d'être censuré pour avoir négligé d'étudier attentivement son routier et pour avoir marché à une allure trop rapide, mais elle ne croit pas devoir sévir contre lui, attendu qu'il s'est tenu presque tout le temps sur le pont, à partir de Saint-Jean, Terre-Neuve, jusqu'à l'endroit où l'échouement a eu lieu, dans des circonstances critiques où il fallait user de beaucoup de prudence et de jugement, et aussi à cause de ses bons antécédents.

Certains témoins ont fait quelques suggestions pour l'amélioration des signaux de brume le long de la côte entre le cap de la Madeleine et Matane, et la cour soumettra sous peu ces suggestions aux autorités.

QUÉBEC, 22 août 1903.

R. SALMON,
Commissaire.

Nous adhérons au verdict ci-dessus.

R. S. CLIFT,
JOHN TEMPLE,
Assesseurs.

BARQUE "SARDHANA."

Cette barque anglaise échoua à la Pointe des Monts, golfe Saint-Laurent, le 19 juillet 1903. Une enquête fut tenue à ce sujet à l'hôtel de ville, à Québec, et voici le verdict qui fut rendu par la cour :—

Le navire était en état de prendre la mer lors de son départ de Baltimore.

Toutes les précautions voulues, eu égard au temps qu'il faisait, furent prises relativement au sondages, au guet et aux signaux de brume.

Le capitaine était pourvu de toutes les cartes nécessaires pour la navigation sur le golfe Saint-Laurent, et son routier était le meilleur qui pût être obtenu.

Après que le navire eût échoué, tous les efforts possibles furent faits pour empêcher l'eau de l'envahir et pour le sauver.

La sirène de la pointe des Monts était inefficace, plusieurs témoins ayant déclaré qu'il était impossible de l'entendre, même après que le vaisseau eût échoué, à 1½ mille du phare.

L'accident est dû à ce que le capitaine corrigea sa route, étant sous l'impression que le courant portait vers le sud-est, tandis que, par suite des vents d'est qui régnaient, le courant paraît avoir suivi la direction opposée.

La cour réprimande sévèrement le capitaine parce qu'il a voulu s'approcher du signal de brume de la pointe des Monts, au milieu d'un épais brouillard, après s'être assuré de

la distance approximative du cap Chatte, attendu qu'il n'y avait rien pour l'empêcher de marcher en ligne droite dans le milieu du golfe sur une distance d'environ 80 milles.

La cour censure en outre le capitaine et le premier officier parce qu'ils ont enregistré seulement la moyenne de leurs routes et qu'ils n'ont tenu aucun relevé détaillé des distances parcourues. Aussi a-t il été impossible de vérifier les positions du navire par le journal de bord.

R. SALMON,
Commissaire.

(Nous adhérons au verdict ci-dessus.)

J. TEMPLE, *capitaine de navire,*
F. X. LAMARRE. } *Assesseurs.*

QUÉBEC, 11 août 1903.

REMORQUEUR À VAPEUR 'MERSEY.'

Ce remorqueur à vapeur sombra près de la pointe aux Outardes, fleuve Saint Laurent, le 12 août 1903, et 5 personnes périrent. Une enquête formelle eut lieu sur cette affaire à la cour d'Amirauté, à Québec, et le verdict suivant fut rendu :—

(1.) Le *Mersey* était en état de prendre la mer (d'après les témoignages rendus), lorsqu'il quitta Québec.

(2.) La chaloupe dont il était muni était assez grande pour sauver tous ceux qui se trouvaient à bord si le capitaine s'était servi des choses à sa disposition pour en augmenter la flottabilité.

(3.) La preuve n'a pas été satisfaisante pour permettre de déterminer la cause du désastre.

(4.) Le capitaine n'a fait aucun effort pour aveugler la voie d'eau et sauver le navire.

(5.) La cour est d'opinion que le navire aurait pu être tenu à flot pendant un temps indéfini si les mesures voulues avaient été prises.

(6.) Le vaisseau a été prématurément abandonné par les seuls hommes expérimentés qui étaient à bord.

(7.) Gagnon, le capitaine, s'est rendu coupable d'un crime brutal et inhumain en s'emparant de l'unique chaloupe qu'il y avait et en désertant son navire, abandonnant à leur sort 5 marins novices qui étaient incapables de se sauver.

(8.) Barras, le second, s'est rendu coupable d'un acte de lâcheté inqualifiable en désertant, lui aussi, son poste.

(9.) Lamothe, le mécanicien, a agi criminellement en favorisant la désertion, mais la cour considère qu'il est moins à blâmer que ses complices, à cause de son âge et de ses infirmités.

(10.) La cour révoque le brevet de Gagnon, le capitaine.

(11.) Comme " un exposé de l'affaire " n'a pas été fourni à Barras, le second, avant l'ouverture de l'enquête, la cour ne peut pas sévir contre lui, mais elle recommande que l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries révoque son brevet sommairement, en vertu de la section 20 de l'Acte concernant les enquêtes sur les accidents maritimes (chapitre 35 des statuts de 1901).

Voici les noms de ceux qui ont péri dans ce naufrage : Thomas Bissonnette, Eugène Grenier, Joseph Barrette, Emmanuel Gagnon et Joseph Martel. Les cadavres ont été retrouvés.

La cour désire exprimer sa sympathie aux familles des victimes.

(Nous adhérons au verdict ci-dessus.)

J. TEMPLE,
Capitaine de navire.
F. X. LEMARRE,
Pilote. } *Assesseurs.*

QUÉBEC, 29 août 1903.

STEAMER 'HALIFAX.'

Ce steamer britannique s'échoua sur les battures de la pointe Plaisante, dans le port d'Halifax, le 11 juin 1903. Une enquête formelle fut tenue sur cette affaire et le verdict a été comme suit :

Le 10 juin 1903, le vapeur *Halifax*, du port d'Halifax, Nouvelle-Ecosse, quitta Hawkesbury et se dirigea vers Halifax et Boston, avec 50 hommes d'équipage, 55 passagers et environ 500 tonnes de cargaison générale. Son tirant d'eau lors de son départ était de 13′ 6″ en avant et de 16′ 6″ en arrière.

A 8.15 du matin, jeudi, le 11 juin, par un temps très brumeux et par un léger vent du S.S.E., le vapeur en question, alors qu'il voguait dans la direction nord sur une mer calme, à une allure très lente et en sondant continuellement, s'échoua à la hauteur de la Pointe Plaisante, du côté ouest du port d'Halifax.

Après que le navire eut été débarrassé d'une partie de sa cargaison, on le renfloua à l'aide de ses propres machines. Il fut inspecté par des scaphandriers, puis conduit en cale de radoub, où on l'examina de nouveau, mais l'on ne put découvrir aucune avarie.

L'*Halifax* était commandé par le capitaine Ellis, qui a un brevet de capitaine pour le cabotage en Canada et qui agit aussi comme pilote pour ce navire.

A partir de Port-Hawkesbury jusqu'à ce qu'on soit venu en vue de la bouée automatique à l'entrée du port d'Halifax, aucune terre n'avait été aperçue.

Le navire était pourvu de tous les routiers et cartes nécessaires.

Le capitaine est un navigateur expérimenté sur cette côte, et bien que quelques témoins aient dit qu'il y avait probablement à cet endroit une attraction locale causée par les usines électriques militaires qui se trouvent dans les environs, la cour est d'avis que l'accident ne peut pas être attribué à cela, attendu que l'*Orinoco* passa là quelques minutes après l'*Halifax* et que ses compas ne furent aucunement affectés ce jour-là, d'après le témoignage du pilote qui conduisait ce vaisseau.

La cour est d'opinion que l'accident est dû à ce que le capitaine n'a pas tenu suffisamment compte d'un fort courant d'ouest qui existait dans le moment et qui se produit généralement après de grands vents d'est.

Vu, cependant, les excellents antécédents du capitaine Alfred Ellis, et étant donné que pendant tout le voyage à partir de Hawkesbury jusqu'à Halifax le navire a été plus ou moins enveloppé de brume et que toutes les précautions voulues en fait de loch, de sondages et de guet ont été prises, la cour considère qu'il n'y a pas lieu de sévir contre cet officier, mais elle est d'opinion qu'il mérite d'être censuré pour avoir négligé de gouverner plus à l'ouest, et il est par les présentes censuré pour cela et averti d'être plus prudent à l'avenir.

Les autres officiers du navire ne sont nullement à blâmer pour cet accident.

O. G. V. SPAIN,
Commissaire.

S. R. HILL,
A. KENNEDY, } Assesseurs.

STEAMER 'MANCHESTER TRADER.'

Ce steamer britannique échoua près de la Pointe Sud, Anticosti, dans le golfe Saint-Laurent, le 10 août 1903. Une enquête formelle a été tenue à ce sujet à la cour d'Amirauté, à Québec, et le verdict suivant a été rendu :—

1. Le *Manchester Trader* était bien équipé et en état de prendre la mer lors de son depart de Montréal.

2. Il était pourvu de cartes et de routiers suffisants pour la navigation du golfe Saint-Laurent.

3. La côte dans les parages où le navire a fait naufrage est suffisamment décrite sur les cartes pour les fins de navigation.

4. La route prise à 9 heures du soir, le 9 août, pour passer à environ 6 milles au sud de la Pointe Sud, Anticosti, était parfaitement sûre, mais le capitaine aurait dû

s'apercevoir, en venant en vue du phare de la Pointe Sud-Ouest, qu'il était à plusieurs milles au nord de sa route, et il aurait dû par conséquent modifier sensiblement son trajet.

De plus, à 6.22 heures de l'avant-midi, le 10 août, en venant en vue du phare de la Pointe Sud presque à cap, le capitaine eut un second indice qu'il était beaucoup au nord de sa route, et s'il avait usé de tant soit peu de jugement l'échouement n'aurait pas eu lieu.

5. Le navire échoua vers 6.45 heures de l'avant-midi le 10 août, près de la Pointe Sud, Anticosti, par la faute du capitaine, Michael Swords, qui persista à suivre une fausse direction après avoir eu deux preuves convaincantes qu'il s'était grandement trompé dans ses calculs.

6. Le capitaine n'a pas pris toutes les mesures voulues pour sauver son navire après l'échouement.

7. La cour suspend le brevet (n° 025282) du capitaine Michael Swords pour un terme de 6 mois à partir de la date des présentes, mais elle recommande qu'on lui accorde un brevet de premier lieutenant pour le temps que durera sa suspension comme capitaine.

R. SALMON,
Commissaire.

(Nous adhérons au verdict ci-dessus.)

J. TEMPLE, capitaine de navire.
HY. ROUS, capitaine.
} Assesseurs.

QUÉBEC, 29 août 1903.

STEAMER 'DOMINION.'

Le 7 juin 1903, ce steamer britannique frappa quelque obstruction dans le chenal en passant la bouée Q 107 à la hauteur de la Pointe Liveur, dans le fleuve St-Laurent. Une enquête eut lieu à ce sujet au bureau de la Commission du port, à Montréal, et voici le verdict qui a été rendu :—

(1) Le steamer *Dominion* était bien équipé et en état de prendre la mer lors de son départ de Sydney, Cap-Breton.

(2) Les précautions voulues furent prises relativement à la vitesse, et une bonne garde fut tenue.

(3) Le temps qu'il faisait alors n'était pas défavorable, mais la navigation par-ci par-là était rendue difficile par la fumée provenant des feux de forêts.

(4) La cour est incapable de déterminer, d'après les témoignages rendus, la nature de l'obstruction avec laquelle le navire est venu en contact, et elle ne peut dire non plus s'il y a eu avarie ou non ; il est évident, cependant, que cette obstruction n'existait pas dans la partie du chenal comprise entre la courbe du cap Levrant et le cap à la Roche, après le 2 juillet, puisqu'on n'a rien trouvé lorsque le chenal a été curé par le ministère des Travaux Publics entre le 29 juin et le 2 juillet.

(5) Le pilote non plus que le capitaine et les autres officiers du *Dominion* ne sont pas à blâmer, vu qu'il a été prouvé que le navire se trouvait dans ou près le centre du chenal.

(6) La cour est d'opinion qu'une bouée rouge, placée du côté nord du chenal, à la hauteur de la bouée noire Q 107, serait d'une grande utilité pour les pilotes et les capitaines, en ce sens qu'elle leur permettrait de déterminer la largeur du chenal à cet endroit.

R. SALMON,
Commissaire.

(Nous adhérons au verdict ci-dessus.)

ARCHIBALD REID, capitaine de port et expert du Lloyd.
J. TEMPLE, capitaine de navire.
} Assesseurs.

MONTRÉAL, 15 septembre 1903.

STEAMER "DOMINION."

Ce vapeur britannique, en se rendant de Montréal à Sydney, Nouvelle-Ecosse, le 13 juillet 1903, toucha le fond aux Rochers aux Oiseaux, dans le golfe St-Laurent, et subit de sérieuses avaries. Une enquête fut tenue au sujet de cet accident au bureau de la Commission du port, à Montréal, et voici le verdict qui a été rendu :—

(1) Le steamer *Dominion* était bien équipé et en état de prendre la mer à son départ de Montréal.

(2) Le navire était pourvu de cartes et de routiers suffisants pour la navigation du fleuve et du golfe St-Laurent.

(3) Les routes suivies après que l'on eût passé le cap de la Madeleine étaient quelque peu risquées vu le temps qu'il faisait alors, mais comme le capitaine en avait toujours agi ainsi par le passé et qu'il avait une grande expérience dans ces eaux, la cour considère qu'il était justifiable de prendre ces routes.

(4) La variabilité des profondeurs dans les environs des Rochers aux Oiseaux porta le capitaine à croire que son vaisseau était au nord de sa position réelle.

(5) Le signal de brume des Rochers aux Oiseaux, comme il se fait entendre actuellement à des intervalles de 15 minutes, est, d'après l'opinion de la cour, tout à fait inutile comme auxiliaire de la navigation.

(6) Le navire toucha un rocher au nord des Rochers aux Oiseaux vers 8.15 heures du matin, le 13 juillet, et les dommages qui en résultèrent se sont élevés à $36,800, outre 38 jours de détention en dock.

(7) L'accident est dû principalement à l'inefficacité du signal de brume, mais le capitaine est à blâmer pour avoir marché à une vitesse injudicieuse après que la sonde eût indiqué 27 brasses à 7.30 heures du matin.

(8) La cour, en considération des bons antécédents du capitaine, s'abstient de le censurer, mais elle l'avertit d'user de plus de prudence à l'avenir lorsqu'il naviguera sur des eaux où les profondeurs seront aussi variables et irrégulières que dans ces parages-là.

(9) La cour recommande qu'un signal de brume, qui pourra se faire entendre à de différents intervalles, soit installé sur les Rochers aux Oiseaux aussitôt que possible, vu que c'est un endroit très important dans la navigation de cette partie du golfe.

R. SALMON,
Commissaire.

(Nous adhérons au verdict ci-dessus.)

ARCHIBALD REID,
Capitaine de port et expert du Lloyd.
J. TEMPLE,
Capitaine de navire.
} Assesseurs.

MONTRÉAL, 15 septembre 1903.

STEAMER "BERGENHUS."

Ce vapeur norvégien échoua près de l'embouchure de la rivière St-Charles, dans le port de Québec, le 24 septembre 1903. Une enquête a été tenue à ce sujet à la cour d'Amirauté, à Québec, et voici le verdict qui a été rendu :—

(1) Le steamer *Bergenhus* était en état de prendre la mer et bien équipé lorsqu'il quitta Montréal.

(2) Le pilote, Eugène Anctil, embarqua vers 3.30 heures du matin, le 24 septembre, à la hauteur du quai de Crawford, le navire piquant vers la rive de Lévis; la marée était au dernier quartier du reflux, et les feux des deux côtés du fleuve étaient visibles. Le pilote donna l'ordre "Tribord tout", "à pleine vitesse en avant", et subséquemment "Comme ça", le navire allant dans la direction N., par O., puis il ralentit la marche à mi-vitesse dans le but de mouiller. Aucun autre ordre n'a été donné jusqu'à ce que le vaisseau ait échoué, à 3.45 heures du matin, sur la rive

nord, à environ 3½ encâblures N. E. du phare du brise-lames, où il resta une heure, ayant subi des dommages au montant de $8,000, outre 16 jours de détention.

(3) Les ordres du pilote furent exécutés par le timonier.

(4) Le capitaine et les officiers du navire ne sont nullement à blâmer,

(5) L'accident est dû à ce que le pilote, Eugène Anctil, gouverna le vaisseau dans une fausse direction.

(6) Le capitaine usa de tous les moyens à sa disposition pour sauver le navire après l'échouement.

(7) La preuve a démontré que le pilote n'avait absolument aucune notion de l'application de la déviation à une route magnétique, et la cour considère que le fait d'employer des pilotes qui ne sont pas parfaitement familiers avec cette opération est une chose répréhensible et dangereuse à l'extrême.

R. SALMON,
Commissaire.

(Nous adhérons au verdict ci-dessus.)

JAMES BAIN,
Capitaine de navire.
JOHN TEMPLE,
Capitaine de navire.
} *Assesseurs.*

Québec, 5 octobre 1903.

STEAMER RUSSE "HEKTOS" ET STEAMER SUÉDOIS "DROTTNING SOPHIA."

Le commissaire de la cour des pilotes de Montréal a tenu une enquête afin de déterminer les causes de l'abordage qui eut lieu entre ces steamers sur le lac Saint-Pierre, fleuve Saint-Laurent, le 3 novembre 1903, et voici le verdict qu'il a rendu :—

Le *Hektos* et le *Drotting Sophia*, deux vapeurs océaniques, abordèrent le 3 novembre 1903, sur le lac Saint-Pierre, fleuve Saint-Laurent, et subirent des avaries. Cet accident a été causé par la faute de Joseph Melville Labranche, un pilote lamaneur pour le port de Québec et les eaux en amont. Le dit pilote, Joseph Melville Labranche, est en conséquence suspendu à partir de cette date jusqu'au 1er juillet prochain (1904), et pendant cette période de temps il lui est interdit d'exercer les fonctions d'un pilote commissionné.

EDMOND GUÉRIN,
Commissaire de la cour des pilotes de Montréal.

MONTRÉAL, 14 décembre 1903.

ANNEXE N° 5.

RAPPORT ANNUEL DE L'INGÉNIEUR PRÉPOSÉ AUX AUXILIAIRES DE LA NAVIGATION ENTRE MONTRÉAL ET KINGSTON

OTTAWA, 31 décembre 1903.

Le Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel pour l'année 1903.

Au printemps de 1902, le ministère des Chemins de fer et Canaux nous transféra le balisage du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Prescott, avec le steamer *Scout*, qui avait été construit par ce ministère pour desservir les bouées et lever les portes d'écluses.

Trente-neuf bouées à gaz à faible tirant d'eau furent reçues, et sur ce nombre 14 furent mises de côté comme bouées de rechange pour remplacer les bouées en place qui avaient besoin d'être remplies, le système suivi consistant à lever chaque bouée épuisée et à y substituer une bouée chargée.

Cela nécessitait une forte réserve de bouées, et à l'époque où le transfert du balisage eut lieu l'on était en pourparlers avec les agents de la maison Pintsch à Montréal, pour l'installation d'un compresseur et de réservoirs pour transporter le gaz Pintsch ou l'huile de Montréal aux bouées en place.

Le matériel qui fut installé consistait en 3 réservoirs d'acier soudés de 5 pieds de diamètre et 15 pieds de longueur, pouvant contenir chacun 265 pieds cubes par atmosphère, et une pompe à air *New-York* à pièces de rechange (type des pompes de chemin de fer).

La capacité combinée des 3 réservoirs à 10 atmosphères était de 7,950 pieds cubes de gaz Pintsch.

L'installation de ce matériel, qui coûta $4,270, mit en disponibilité 14 bouées à gaz, valant $21,000, et sur ce nombre 5 furent expédiées dans la division de Québec et 4 dans la division de la Nouvelle Ecosse pour le port d'Halifax.

Le gaz employé pour le service des bouées en amont de Montréal était du gaz d'huile superfin, connu sous le nom de " gaz Pintsch " et fourni par l'usine de la maison Pintsch à Montréal. Il était reçu par un tuyau partant de l'usine et allant jusqu'au bassin de la rue Guy, à Montréal.

Pendant l'année 1902, j'ai fait cinq voyages à Montréal pour obtenir du gaz pour le service des bouées.

Au mois d'août 1902, l'on fit des expériences à bord du *Scout* afin de s'assurer si l'acétylène conviendrait pour le service des phares et des bouées.

Un générateur vertical en tôle de chaudière, de 4 pieds de diamètre et 10 pieds de longueur, pourvu de deux trémies de fonte, avec alimentateurs à vis, fut provisoirement installé du côté de bâbord du steamer.

Ce générateur, qui avait été construit pour éclairer la ville fut loué au ministère. Comme il était impossible de mettre un gazomètre sur le pont du steamer, le corps d'une bouée pour courant rapide de 4 pieds de diamètre et 10 pieds de longueur fut placée verticalement dans une grande boîte de bois (4½ x 4 x 8), doublée en fer galvanisé. Une soupape de 4 pouces, posée au bas de la bouée, établissait la communication avec le réservoir.

Le générateur était relié au corps de bouée à son sommet, et le compresseur communiquait aussi avec le sommet du corps de bouée à travers un sécheur et un purificateur. Un boyau à gaz cuirassé, flexible, partait du compresseur et allait jusqu'à la bouée à gaz. L'acétylène était séché en passant sur de gros morceaux de carbure et filtré à travers du feutre de crin. Aucun purificateur chimique n'était employé.

Voici comment l'on a procédé :

Lorsque le générateur fut prêt à fonctionner et qu'il y eût suffisamment d'eau dans le corps de l'appareil et de carbure dans la trémie, l'on mit de l'eau dans la boîte de bois jusqu'au sommet de la soupape, qui était fermée, et le corps de bouée fut entièrement

rempli d'eau. Après que le générateur eût fonctionné pendant quelques minutes, la soupape de 4 pouces fut ouverte. Le gaz produit chassa l'eau du corps de bouée dans la boîte, et lorsque la boîte eût été partiellement remplie, la communication fut établie avec un gazomètre ou bouée à gaz et le compresseur fut mis en opération.

L'on eût peu de difficulté à tenir le niveau de l'eau dans la boîte assez constant, et cela nous permit d'obtenir une réserve de gaz pour le compresseur

L'appareil, bien que rudimentaire, fonctionna très bien tout le temps, et on l'employa, au besoin, jusqu'à ce que le steamer fût dégréé, dans l'automne de 1902.

Pendant les mois d'octobre et de novembre 1902, des expériences furent faites sur le lac Saint-Louis avec des mélanges d'huile, de gaz et d'acétylène et aussi avec de l'acétylène pur. Les becs employés au cours de ces expériences étaient trop petits et n'étaient pas du type voulu. A la clôture des opérations de la saison et durant l'hiver de 1902-1903, d'autres expériences furent faites au dépôt provisoire de cette division, à Morrisburg, et l'on constata qu'en se servant de becs " Economic " d'un demi-pied, il était possible d'obtenir un service ininterrompu de 3 à 5 mois avec un bec.

Comme les steamers du ministère croisent constamment sur le fleuve, cela fut jugé satisfaisant, et au printemps de 1903 les bouées entre Montréal et Kingston furent illuminées avec de l'acétylène.

L'été dernier, il y a eu très peu de plaintes à ce sujet.

L'établissement de feux à acétylène intermittents présentait plus de difficultés, et aucun feu de ce genre ne fut installé en 1903, excepté sur les nouvelles bouées à gaz placées à la fin de la saison entre Montréal et Sorel. Mais ces difficultés furent surmontées, et durant la saison de navigation, en 1904, les bouées à gaz du côté droit du chenal entre Montréal et Kingston seront pourvues de feux à occultation.

Un nouvel appareil à acétylène a été construit et mis en opération en 1903.

Le générateur, qui est en tôle de chaudière de $\frac{1}{4}$ de pouce, est muni de deux bémies pouvant contenir chacune 600 livres de carbure, et la chambre de détente, représentée par le corps de bouée et la boîte de bois dans l'appareil primitif, fait partie intégrante du nouveau générateur. Le sécheur et le filtre ont été combinés, et une cage d'écureuil tournante permet de séparer la cendre du carbure.

Un purificateur chimique sera ajouté au matériel, cette année.

L'acétylène, à mesure qu'il est produit, passe en très petites bulles à travers un purificateur rempli d'eau. Il est ensuite séché et filtré et passe dans le compresseur, puis à travers un refroidissoir, et de là dans la bouée à gaz ou gazomètre.

Le "frein pneumatique New-York" (un compresseur à deux phases sans refroidissoir) a été remplacé par une machine Ingersoll-Sergeant à trois phases, construite par la maison James Cooper, de Montréal. Cette machine peut comprimer 4,000 pieds de gaz libre à l'heure et en porter la pression à 300 livres. Pour nos bouées à gaz nous ne dépassons jamais 15 atmosphères, ou à peu près 225 livres.

Une force illuminante 5 fois plus considérable a été obtenue par la substitution d'acétylène au gaz d'huile, et il est plus commode de produire le gaz à mesure que l'on en a besoin que de le transporter dans des gazomètres et le pomper dans les bouées. Le voyage entre la bouée et le lieu de production (aller et retour) est évité.

Le gaz d'huile coûte $5.10 les 1,000 pieds, à Montréal ; l'acétylène (carbure) coûte environ $7.50 les 1,000 pieds.

Le fait de pouvoir compter sur un bec à acétylène pendant un espace de temps donné permettra aussi au ministère de rendre le système des phares entre Montréal et Kingston vituellement automotique.

Avant l'ouverture de la navigation en 1903, le gardien du phare de Stonehouse est mort et on ne l'a pas remplacé. Un gazomètre et une bouée à gaz avec lanterne ont été installés à cette station et ils ont très bien fonctionné durant la dernière saison.

Des gazomètres d'acier, soudés, ont été construits pour les feux de cette division. Ils ont 20 pieds de longueur, 50 pouces de diamètre, et peuvent contenir près de 4,000 pieds, de gaz à 15 atmosphères. Ils sont déjà installés pour la plupart, et seront reliés à des lanternes spéciales que l'on allumera à l'ouverture de la navigation.

Le ministère ayant acheté, à Prescott, l'immeuble connu sous le nom de " propriété Labatt ", le dépot provisoire établi à Morrisburg fut transféré là en novembre, et l'on est actuellement à faire les changements nécessaires aux bâtiments. Le dépôt s'appelle

maintenant " Dépôt des phares du Canada ", vu que des appareils spéciaux pour le service des phares y seront construits. Ce sera aussi le quartier général pour les steamers du ministère desservant la division Montréal-Kingston.

En prévision du développement du service de l'éclairage au gaz dans la baie de Quinté, l'on demanda au ministère de la Milice et de la Défense la permission de se servir de la tour dans le port de Kingston, ce qui fut accordé. Les caissons servant de débarcadère devront être prolongés lorsqu'on emmagasinera du carbure là.

L'eau a été haute dans le fleuve, la saison dernière, et il n'est arrivé aucun accident dans les biefs, non plus que sur les lacs Saint-François et Saint-Louis, sauf que le steamer *Keefe*, de la ligne Wolvin, toucha le fond près de la bouée à gaz 98 S., Pointe du Moulin-à-Vent, lac Saint-Louis. Un examen fut fait, et l'on découvrit, au large de la bouée, des cailloux dont on ignorait l'existence ; la bouée fut placée à 100 pieds plus loin vers le sud.

L'entrée d'aval du canal de la Pointe-Farran a été une source de danger pour plusieurs navires. Le nouveau steamer d'acier *Wacandah*, lors de son premier voyage en remontant le fleuve, donna sur les jetées, franchit les écluses et sombra dans le canal. Un yacht américain brisa sa proue en essayant de pénétrer dans le canal. Les pilotes diffèrent d'opinion sur la meilleure méthode à suivre pour gagner l'entrée, qui est d'un accès difficile. Un levé de l'entrée d'aval de ce canal a été fait par M. Ross, I.C., au cours de la dernière saison, d'après les ordres de M. W. A. Stewart, surintendant des canaux du Saint-Laurent, et ses études jetteront peut-être de la lumière sur le sujet.

Si l'eau baisse encore autant qu'en 1895, les navires à fret d'un fort tirant qui font aujourd'hui le service sur le fleuve auront de la difficulté à naviguer dans les biefs ; le chenal devrait être curé d'un bout à l'autre et amélioré par endroits.

Le ministère a acheté du capitaine W. Murphy, de Morrisburg, le steamer *Alaska* (nom qui a été subséquemment changé en celui de *Reserve*) pour le curage du chenal. Le *Reserve* convient parfaitement à ce service et nous a été jusqu'ici d'une grande utilité. Dans la dernière partie de la saison il a été employé à distribuer des gazomètres d'acier pour le service des phares.

Un chalan de 70 x 24 x 5 pieds est en construction à Prescott. On l'emploiera conjointement avec le *Reserve* pour mettre en place et lever les bouées-espars et à gaz. Ce chalan est muni d'une grue de hissage et d'une machine volante, et peut servir pour enfoncer des pilotis.

Lorsque les bouées à gaz destinées à la section de Sorel-Montréal arrivèrent, on les transporta à Lachine à bord du *Scout*, des soupapes, etc., y furent posées et on les chargea d'acétylène, après quoi elles furent mises en place par M. U. P. Boucher, I.C., préposé au balisage entre le Platon et Montréal. Le *Scout* tiendra les bouées à gaz du chenal chargées durant la saison de 1904.

La tranchée que le ministère des Travaux Publics a fait creuser au pied de l'île Wolfe est terminée. Elle a 300 pieds de largeur et 16 pieds de profondeur à extrême eau basse (novembre 1895). Les navires d'un fort tirant d'eau venant de Kingston peuvent maintenant entrer dans le chenal américain par là au lieu de contourner la tête de l'île Wolfe. Cette tranchée est marquée par une bouée à gaz rouge et une bouée-espar noire.

La bouée-espar qui marquait la batture du milieu de l'île aux Serpents a été remplacée par une bouée à gaz noire, projetant un feu fixe.

Il n'a encore été fait aucun levé complet des lacs Saint-François et Saint-Louis, de Cornwall à Montréal, et c'est une chose qui s'impose. Une fois ce travail exécuté, des cartes exactes pourraient être publiées et des plans précis du balisage dressés, outre que cela serait très avantageux lorsqu'il s'agirait d'effectuer des améliorations, telles que draguage, tracement d'alignements de feux, etc.

Une triangulation secondaire devrait aussi être effectuée entre Cornwall et Prescott, en prenant comme base d'opérations la triangulation faite par la Commission Hydrographique des Etats-Unis en 1872 et 1873, afin de nous permettre de dresser des plans pour l'installation de bouées au moyen du sextant et pour le curage du chenal.

Respectueusement soumis,

J. F. FRASER,
Commissaire des phares.

ANNEXE N° 6.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.

BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE,
TORONTO, décembre 1903.

LT.-COL. F. GOURDEAU,
Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le 32ième rapport annuel du service météorologique du Canada pour l'exercice clos le 31 juin 1903, accompagné des annexes A et B, qui sont des rapports des observatoires de Saint-Jean et de Québec.

Au 30 juin il y avait 167 personnes salariées dans le service météorologique· Sur ce nombre 20 sont employées au bureau central et, de même que quelques autres à des bureaux extérieurs, consacrent tout leur temps aux travaux du service. D'autres sont employés à des observations qui ne prennent qu'une partie de la journée, et d'autres encore n'ont qu'à arborer les signaux de tempête quand on les en avertit.

Depuis la publication de mon dernier rapport, les postes suivants ont été établis :

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Classe I.—Bamfield, R. G. McLachlan.
" II.—Enderby, J. A. Row (rétabli).
" II.—Kitamaat, Rév. G. H. Raley.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Classe II.—High-River, Alta., P. W. Robertson.
" II.—Wetaskiwin, Alta., J. H. Walker.
" II.—New-Hope, Assa., L. G. Summers.
" II.—Lac-aux-Oignons, Sask., Mde E. B. Mathewson, M.D.
" III.—Victoria, Alta., J. A. Mitchell.
" III.—Cardston, Alta., Martin Wolf.
" III.—Willow-Bunch, Assa., McGregor Rapelje.
" III.—Lacombe. Alta., Ben. Howell.
" III.—Gleichen, Alta., Rév. chanoine Stockep.

ONTARIO.

Classe II.—Walkerton, K. McNaughton.
" II.—Vankleek-Hill, T. Jamieson.
" II.—Belleville, P. C. Jones.
" II.—Sutton-Ouest, Rév. G. J. Everest.
" II.—Chutes-Niagara, A. H. Telfer.
" II.—North-Gower, Clarence Craig.
" II.—Coldwater, James Lazonby (rétabli).
" II.—Ile-aux-Ours, H. G. Wood.
" II.—Clinton, George Baird.
" II.—Ste-Marie, G. H. McIntyre, (rétabli).

Classe II.—Madoc, Rév. W. W. Burton.
" II.—Craigleigh, Andrew Goodchild.

QUÉBEC.

Classe II.—Chutes-Shawinigan, A. L. Whitwort.
" II.—Clark-City, T. N. Ritchie.
Enregistreur solaire, observatoire de Québec.

NOUVELLE-ECOSSE.

Windsor, Rév. C. E. Willets.

LABRADOR.

Anse de Davis, Stuart Cotter,

Aux postes suivants on a cessé, pour différentes raisons, d'envoyer des rapports : Carmanah, C.-B., démission de l'observateur ; Dalhousie-Mills, destitution de l'observateur ; Richmond, Qué., démission de l'observateur ; Bathurst, N.-B.

A Orillia, il y a eu suspension du service pendant quelque temps par suite du décès de M. W. Fitton, qui avait pendant 92 ans exercé la charge d'observateur avec beaucoup de soin et d'attention.

Il y a maintenant dans le Canada, à Terre-Neuve et aux Bermudes, 338 postes météorologiques où l'on se sert d'instruments fournis par le gouvernement. A 256 de ces postes les observateurs font le service gratuitement et envoient des bordereaux mensuels au bureau central. A ces personnes nous avons beaucoup d'obligation. A 42 postes situés principalement dans les territoires lointains du nord et aux phares du golfe Saint-Laurent, on alloue de légères gratifications aux observateurs. A 40 postes distribués à distances à peu près égales par tout le pays, se prennent trois ou quatre observations par jour, et comme les observateurs reçoivent des appointements, on exige d'eux la ponctualité et beaucoup de soin. De 36 de ces postes sont télégraphiés, tous les jours, à Toronto, deux rapports qui servent à la préparation des bulletins météorologiques quotidiens.

BUREAU CENTRAL.

Il n'y a pas eu de changements dans le personnel du bureau central. M. Kingsford, qui était allé faire le service militaire dans l'Afrique Australe, est revenu au pays le 30 octobre et a repris l'exercice de ses fonctions comme aide-préposé aux pronostics. Melle Ballard a continué à remplir la charge de sous-secrétaire temporaire toute l'année durant, vu qu'il était impossible de se passer de ses services.

Le travail de routine, au bureau central, a considérablement augmenté, mais le nombre des employés est resté le même, sauf la nomination d'une clavigraphiste.

Je me permettrai d'attirer encore une fois votre attention sur le fait que l'aménagement du bureau central laisse beaucoup à désirer. Les pièces sont exiguës et insalubres. L'édifice actuel, je crois, pourrait être agrandi de manière à répondre aux exigences du service, mais dans le cas où l'on ne jugerait pas à propos de nous laisser dans le local où nous sommes dans le moment, la construction d'un autre édifice, d'une architecture spéciale, nous permettrait de poursuivre les études météorologiques dans des conditions encore plus avantageuses.

Les membres du personnel dont j'ai la direction remplissent leurs devoirs d'une manière très satisfaisante. J'ai très peu de plaintes à faire à ce sujet.

Il me fait plaisir de dire que la publication des rapports climatologiques avance rapidement. Deux—ceux pour l'année 1900 et 1901—ont été imprimés durant l'année qui vient d'expirer, et celui pour 1902 sera bientôt mis sous presse. Nous pourrons

sous peu nous occuper de la publication des rapports pour 1901, 1902, 1903 et 1904, qui n'ont pas encore été imprimés. Le travail que comporte la publication de ces rapports est très considérable ; chacun d'eux, pour les 8 dernières années, a formé un volume in-octavo de près de 400 pages. Chaque volume contient un résumé des observations faites à 350 postes, et comme presque toutes les valeurs moyennes sont calculées au bureau central, il est facile de comprendre quelle somme d'ouvrage cela représente.

Les autres publications sont : un compendium météorologique annuel pour Toronto ; une revue climatologique mensuelle pour le Canada ; un bulletin météorologique mensuel, publié trois jours après la fin de chaque mois. Ce bulletin est d'une grande utilité. Nos observateurs, tant volontaires que salariés, paraissent le priser beaucoup, et sa publication a eu indubitablement pour effet de les rendre tous prompts à envoyer leurs rapports.

La partie de nos travaux la mieux connue du public est celle qui se rattache aux pronostics. Cette branche du service se développe rapidement. Des pronostics sont maintenant publiés pour toutes les parties du Canada, et des signaux de tempêtes sont arborés, lorsque c'est nécessaire, dans presque tous les ports de mer et des grands lacs.

Les pronostics ont été publiés, comme par le passé, deux fois par jour, vers 10 heures du matin et 10 heures du soir. L'édition du matin est la plus répandue des deux, et comme elle couvre deux jours, elle est d'une très grande utilité pour les expéditeurs de produits périssables dans plusieurs de nos centres de commerce. Le bulletin météorologique sur lequel ces pronostics de l'avant-midi sont basés est, comme les années précédentes, tiré à plusieurs exemplaires, et des copies en sont affichées à différents endroits à Toronto et à Hamilton, notamment dans plusieurs des écoles publiques, où les renseignements ainsi donnés sont sans doute instructifs pour les élèves. L'édition du soir paraît le lendemain matin dans la plupart des journaux quotidiens, et est affichée dans tous les bureaux de télégraphe du Canada.

Tout en s'appliquant à rendre aussi utiles que possible les pronostics et les avertissements de tempêtes, l'on s'occupe de bien établir les principes qui régissent la météorologie. C'est ainsi que des investigations en vue de déterminer la corrélation probable entre les changements magnétiques solaires et terrestres et les phénomènes météorologiques se poursuivent continuellement. M. Webber a fait une étude spéciale des régions où ont passé les tempêtes, au Canada et aux Etats-Unis, dans le cours des 30 dernières années, et les constatations qu'il a faites fournissent des données précieuses pour la solution de plusieurs problèmes climatologiques.

Nous avons reçu 332 publications durant l'année ; ces publications consistaient surtout en rapports et revues annuels, trimestriels, mensuels, hebdomadaires et quotidiens, venant des principaux observatoires astronomiques et magnétiques du monde.

Les Rapports Climatologiques Annuels pour l'année 1900 ont été publiés cette année, et 875 exemplaires de chacun ont été distribués dans tous les pays du monde ; 852 exemplaires de la Revue Météorologique Mensuelle ; 840 exemplaires du Registre Météorologique Général de Toronto et 675 exemplaires du bulletin météorologique mensuel ont été envoyés à différentes institutions et à diverses personnes en Canada et aux Etats-Unis. L'on a aussi distribué et affiché, tous les jours, principalement à Toronto, 88 exemplaires du bulletin météorologique quotidien, et quatre bulletins ont été transmis aux journaux quotidiens.

AVERTISSEMENTS DE TEMPÊTES ET PRONOSTICS.

Dans le cours de l'année 1,190 avertissements de tempêtes ont été envoyés dans les diversés localités du Canada où des signaux sont arborés, et sur ce nombre 104 ou 92.8 se sont vérifiés ; en 160 occasions, cependant, le vent n'a pas atteint et en 83 occasions a dépassé la force indiquée par le signal ; de plus, 140 avertissements ont été reçus après coup par suite de retards dans la transmission.

Les directions probables dans lesquelles les vents souffleraient ont aussi été données en même temps que les avertissements, et sur les 1,104 pronostics qui se sont vérifiés quant à la force du vent, 1,018 ou 92.2 se sont réalisés complètement, et 97.4 partiellement quant à sa direction.

Le lettre suivante, que j'ai reçue récemment, reflète fidèlement, je crois, l'opinion qui règne parmi les populations de nos côtes maritimes relativement au service météorologique :—

CANSO, NOUVELLE-ECOSSE, 5 janvier 1904.

M. R. F. STUPART,
Directeur du service météorologique du Canada,
Toronto, Ont.

CHER MONSIEUR,—Permettez-nous de vous féliciter de l'exactitude de vos pronostics dans ces dernières semaines.

Si vous pouviez voir les groupes de pêcheurs qui lisent attentivement les bulletins, tous les après-midi, et si vous les entendiez exprimer leur confiance dans celui qui publie les pronostics, cela vous ferait bien plaisir, j'en suis sûr.

La pêche de la morue bat son plein dans le moment, et le temps variable que nous avons eu depuis quelques semaines a donné à nos pêcheurs l'occasion d'apprécier toute l'utilité des pronostics ; ils ont été en mesure d'exercer leur industrie avec plus de sécurité et plus profitablement qu'ils auraient pu le faire autrement.

Nous nous proposons de faire poser en dehors de notre bureau un grand tableau, sur lequel nous inscrirons les pronostics à mesure qu'ils arriveront, afin de les rendre plus accessibles à ces hommes pour qui ces changements de temps sont d'une si vitale importance.

Vous félicitant encore une fois de votre excellent service et vous souhaitant une heureuse année.

Nous demeurons,
Vos dévoués serviteurs,

(Signé) A. N. WHITMAN ET FILS.

Il est extrêmement difficile de déterminer jusqu'à quel point les signaux de tempêtes contribuent à prévenir les naufrages. Les capitaines de navires, tout en admettant qu'ils suivent attentivement les signaux et les pronostics quotidiens ordinaires, ne sont pas disposés à avouer qu'un désastre aurait pu survenir s'ils avaient pris la mer sans observer les signaux de tempêtes. Pendant les mois de décembre, janvier et février du présent exercice, il y a eu de grosses tempêtes dans les provinces maritimes, et avertissement en a été donné en temps opportun presque dans tous les cas. Il y a tout lieu de croire qu'un grand nombre de navires et une énorme quantité de marchandises ont été sauvés par les avertissements du service météorologique. Sur les grands lacs plusieurs violentes tempêtes sont survenues vers la fin du mois de novembre. Les marins ont été prévenus à temps de ces tempêtes, mais quelques-uns n'ont probablement pas tenu compte de nos avertissements, car 4 gros navires ont fait naufrage et 51 personnes ont péri. Les demandes par téléphone, de la part des expéditeurs de produits périssables à Toronto pour des pronostics spéciaux concernant les changements de température continuent à augmenter, et il n'y a pas de doute que les bulletins quotidiens que l'on publie maintenant dans tous les grands centres sont consultés par la plupart des négociants qui ont des envois de marchandises à faire. Il est probable que de grandes quantités de produits de valeur sont sauvées par ces pronostics, comme l'attestent du reste les lettres que j'ai reçues de plusieurs marchands et dont quelques-unes accompagnaient mon dernier rapport.

TABLEAU I.—SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE—Nombre de prévisions données et proportion de celles qui se sont réalisées dans chaque district, chaque mois, de juillet 1902 à juin 1902, inclusivement,

Mois.	Manitoba.					Lac Supérieur.					Baie Georgienne.					Lacs d'en bas.					Vallée de l'Ottawa.				
	Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.			
		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.
1902.																									
Juillet	89	68	18	3	86·5	105	80	19	6	85·2	118	97	16	5	89·0	120	104	10	6	90·8	97	81	11	5	89·2
Août	90	77	10	3	91·1	108	88	16	4	88·9	106	83	12	11	84·0	105	80	16	9	83·8	102	81	18	3	88·2
Septembre	90	65	14	11	80·9	106	80	21	5	85·4	119	101	11	7	89·5	120	92	22	6	85·8	100	84	6	10	87·0
Octobre	84	68	14	2	80·9	109	77	25	7	82·1	123	105	12	6	90·2	123	106	9	8	89·8	119	91	11	17	81·1
Novembre	79	61	11	7	84·2	106	71	25	10	78·8	105	78	17	10	82·4	105	76	22	7	82·9	100	79	13	8	85·5
Décembre	93	61	20	12	76·3	104	75	19	10	81·3	126	85	27	14	78·1	127	94	22	11	82·7	119	83	19	17	77·7
1903.																									
Janvier	88	74	10	4	89·8	98	72	20	6	83·7	111	90	15	6	87·8	111	93	13	5	89·6	102	83	10	9	86·3
Février	77	63	12	2	89·6	78	72	4	2	94·9	100	79	15	6	86·5	100	85	11	4	90·5	95	84	9	2	93·2
Mars	79	57	17	5	82·9	80	57	19	4	83·1	91	67	16	8	82·4	93	67	18	8	81·7	90	56	23	11	75 0
Avril	84	58	23	3	82·7	109	71	31	7	79·4	123	85	26	12	79·7	126	98	18	10	84·9	101	76	18	7	84·2
Mai	81	56	16	9	79·0	108	88	13	7	87·5	118	85	18	15	79·7	119	91	23	5	86·1	101	77	15	9	83·7
Juin	77	63	9	5	87·7	99	87	8	4	91·9	108	77	24	7	82·4	112	89	16	7	86·6	95	79	10	6	88·4
Totaux	1,011	771	174	66	84 9	1,210	918	220	72	85·0	1,348	1032	209	107	84·3	1,361	1075	200	86	86·3	1,221	954	163	104	84·8

TABLEAU II.—SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.—Nombre de prévisions données et proportion de celles qui se sont réalisées dans chaque district, chaque mois, de juillet 1902 à juin 1903, inclusivement.

Mois.	Vallée du haut Saint-Laurent.					Vallée du bas Saint-Laurent.					Golfe.					Provinces maritimes—Ouest.					Provinces maritimes—Est.					Total.				
	Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.			
		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion,		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.
1902.																														
Juillet	97	82	12	3	90·7	105	81	21	3	87·1	109	96	8	5	91·7	112	94	13	5	89·7	109	90	13	6	88·5	1061	873	141	47	88·9
Août	103	82	18	3	88·3	113	84	23	6	84·5	117	100	11	6	90·2	113	98	13	2	92·5	112	96	12	4	91·0	1069	869	149	51	88·3
Septembre	101	84	11	6	88·6	104	82	11	11	84·1	104	81	12	11	83.7	103	82	12	9	85·4	102	86	4	12	86·3	1049	837	124	88	85·7
Octobre	121	100	12	9	87·6	113	85	17	11	82·7	112	76	19	17	76·3	109	84	14	11	83·5	111	92	9	10	86·9	1124	884	142	98	85 0
Novembre	100	79	14	7	86.0	104	84	13	7	87·0	105	79	21	5	85·2	97	71	18	8	82·5	97	72	14	11	81·4	998	750	168	80	83·6
Décembre	120	78	30	12	77·5	112	89	14	9	85·7	97	70	15	12	80·9	123	82	22	19	75·6	124	88	21	15	79·4	1145	805	209	131	79·4
1903.																														
Janvier	102	85	10	7	88·2	101	85	8	8	88·1	110	91	12	7	88·2	113	95	15	3	90.7	113	98	11	4	91·6	1049	866	124	59	88·5
Février	95	86	8	1	94·7	98	83	14	1	91·8	97	76	16	5	86·6	102	82	13	7	86·8	102	79	15	8	84·8	944	789	117	38	89·7
Mars	90	60	19	11	77·2	91	66	12	13	79·1	86	61	15	·10	79·6	114	79	25	10	80·3	114	81	20	13	79·8	928	651	184	93	80·1
Avril	101	76	20	5	85·1	110	78	27	5	83·2	109	77	25	7	82·1	106	73	24	9	80·2	102	64	30	8	77·5	1071	756	242	73	81·9
Mai	101	74	18	9	82·2	103	70	27	6	81·1	106	75	17	14	78·8	112	84	20	8	83·7	112	78	23	11	79·9	1061	778	190	93	82·2
Juin	96	73	19	4	85·9	101	82	13	6	87·6	103	80	15	8	84·9	103	74	21	8	82·0	102	77	14	11	82·3	996	781	149	66	85·9
Total	1227	959	191	77	85·9	1255	969	200	86	85·2	1255	962	186	107	84·1	1307	998	210	99	84·4	1300	1001	186	113	84·2	12,495	9639	1939	917	84·9

TABLEAU III.—SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE—Nombre de prévisions données et proportion de celles qui se sont réalisées à Victoria, C.-B., chaque mois, de juillet 1902 à mai 1903, inclusivement.

Mois.	Victoria et ses environs.					Terre ferme (en bas).					Total.				
	Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.			
		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.
1902.															
Juillet	132	114	3	15	87·5	114	94	9	11	86·4	246	208	12	26	87·0
Août	140	116	2	22	83·5	126	97	11	18	81·3	266	213	13	40	82·5
Septembre	108	82	8	18	79·6	96	65	11	20	73·4	204	147	19	38	76·7
Octobre	123	90	3	30	74·4	109	79	9	21	76·6	232	169	12	51	75·4
Novembre	113	80	8	25	74·3	107	83	6	18	80·4	220	163	14	43	77·3
Décembre	120	75	9	36	66·3	107	72	15	20	74·3	227	147	24	56	70·0
1903.															
Janvier	118	93	8	17	82·2	108	93	2	13	87·0	226	186	10	30	84·5
Février	117	86	7	24	76·5	108	68	17	23	70·8	225	154	24	47	73·8
Mars	113	88	3	22	79·2	103	74	14	15	78·6	216	162	17	37	78·9
Avril	120	87	11	22	77·1	109	74	19	16	77·3	229	161	30	38	76·9
Mai	117	91	9	17	81·6	109	85	14	10	84·4	226	176	23	27	83·0
*Juin	.....	.....	....	...	.....	.....	...	....	....	.....	.....	.....	....	....	.....
Totaux	1321	1002	71	248	78·5	1196	884	127	185	79·2	2517	1886	198	433	78·9

* Manquant.

INSPECTION DES STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES.

Dans le cours du mois d'août, le directeur inspecta la plupart des stations télégraphiques et à signaux de tempêtes des Provinces Maritimes et de la région septentrionale du golfe Saint-Laurent, ainsi que les deux stations de Terre-Neuve (Saint-Jean et Baie-Saint-Georges), qui sont entretenues par le gouvernement fédéral. A presque toutes ces stations, les instruments et les appareils furent trouvés en très bon état, bien que, comme l'on devait s'y attendre, plusieurs baromètres eussent besoin d'être nettoyés. Les observateurs et les agents, à très peu d'exceptions près, remplissent fidèlement leurs devoirs. A la Pointe Sud-Ouest, Anticosti, le nouvel observateur, M. Lemieux, s'acquitte de sa tâche d'une manière irréprochable. A Saint-Jean, Terre-Neuve, l'observateur, M. Higgins, avait déménagé dans une autre maison, et les instruments étaient tous mal situés et défectueusement ajustés. Le nouvel emplacement, cependant, donne une meilleure exposition au vent, et il y a lieu de croire qu'avec les instructions qui ont été données au préposé de cette station, le service se fera mieux à l'avenir. La Baie-Saint-Georges n'avait pas été visitée depuis plusieurs années, et les instruments avaient grandement besoin d'être nettoyés et ajustés. Tout a été mis en ordre, et comme l'observateur est un homme capable et laborieux, l'on peut s'attendre que des rapports seront régulièrement transmis.

Au printemps, le directeur visita Halifax et Saint-Jean dans le but de voir à l'établissement d'un signal horaire. L'on s'était d'abord proposé de placer la boule dans la douane actuellement en construction, mais comme cet édifice ne sera pas terminé avant un an ou deux, l'on décida de demander la permisson de planter un mât provisoire à la

citadelle. Divers retards sont survenus et le signal n'est pas encore en opération, mais les appareils ont été construits et seront selon toute probabilité mis en place sous peu. En revenant à Toronto, le directeur arrêta à Québec et inspecta l'observatoire de cette ville ainsi que le signal horaire.

Seize stations ont été inspectées par B. C. Webber. Voici le rapport qu'il a fait : " Les baromètres, les thermomètres et les anémomètres ont été nettoyés, ajustés et éprouvés aux diverses stations. A Barrie, l'observateur refuse de continuer la série élaborée d'observations qu'il faisait autrefois gratuitement, mais il est disposé à observer les maxima et les minima du thermomètre ainsi que la précipitation. A Coldwater, M. Lazenby consent à faire des observations semblables. A Woodstock, les instruments étaient dans un très mauvais état et les observations très négligées, elles étaient faites par le serviteur. A Winnipeg, les observations sont encore faites en majeure partie par les élèves du collège, qui y prennent naturellement peu ou point d'intérêt. Là, comme du reste à plusieurs autres stations, l'on donne si peu d'attention aux observations hygrométriques que celles-ci n'ont virtuellement aucune valeur. A Banff, de concert avec M. Edwards, surintendant de la construction des télégraphes du chemin de fer Canadien du Pacifique, j'ai fait un levé de plans afin de voir quel serait le meilleur tracé pour le câble de la Montagne du Soufre ; l'on en est venu à la conclusion qu'il fallait suivre le chemin, les autres tracés suggérés étant hors de question à cause de l'inaccessibilité des lieux. Les instruments ont été transférés dans le nouveau musée, le baromètre de la montagne a été déballé et ajusté, les autres instruments destinés à l'observatoire de la montagne ont été mis en place, et tous les préparatifs voulus ont été faits pour la pose du câble. A Kamloops, l'observateur persiste à dire qu'il apporte le plus grand soin dans ses observations et que les indications du baromètre sont parfaitement correctes. Des courbes isobarométriques tout à fait anormales doivent évidemment se présenter souvent dans ce pays montagneux. J'ai visité Barkerville, le terminus de l'ancien chemin de Caribou ; pour me rendre là il m'a fallu parcourir 286 milles en diligence à partir d'Ashcroft, la station de chemin de fer la plus rapprochée. Les thermomètres et le pluviomètre étaient piètrement exposés, mais la topographie de la localité ne permet pas de faire mieux. Il n'y a pas d'anémomètre, et il est impossible d'en installer un à cause du manque d'exposition. Dans le cas où l'on se déciderait à changer d'endroit, Quesnel conviendrait beaucoup mieux que Barkerville, sous plusieurs rapports, comme station télégraphique. Un nouveau baromètre carré a été transporté à cette station et l'instrument délabré dont on se servait a été mis en bon ordre. Le service du canon horaire à Vancouver se fait d'une manière très peu satisfaisante. Le hangar où se trouve le canon s'en va en ruine, et les coups ratent continuellement. Lors de ma récente visite, j'ai constaté que c'était dû aux raccordements électriques si l'arme fonctionnait mal. Une amélioration immédiate s'impose ; autrement le service de ce canon devrait être discontinué."

Au mois de novembre M. Menzies reçut instruction de se rendre à Banff afin de voir à la pose du câble qui avait été acheté pour relier au musée les stations de haut niveau de la montagne du Soufre. Les instruments qui avaient été reçus à Banff directement de France furent déballés et ajustés. Le tracé du câble fut définitivement arrêté, et certains changements qui étaient devenus nécessaires furent faits dans le poste d'observation le plus haut, mais comme la saison était trop avancée pour que l'on posât le câble, la chose fut différée jusqu'au printemps.

M. Allan visita 13 stations, savoir, Durham, Walkerton, Southampton, Collingwood, Barrie, Midland, Port-Dalhousie, Port-Colborne, Port-Stanley, Port-Burwell, Ile Pelée, Amherst et Woodstock, où il fit nettoyer et ajuster les instruments. Aux stations de signaux de tempêtes, il s'assura si les appareils étaient en bon ordre et si l'on en prenait suffisamment soin, et à certains endroits il fit peinturer les poteaux à signaux. Les tours d'acier qui ont été érigées à Port-Colborne et à Midland ne laissent rien à désirer, dit M. Allan dans son rapport, et dureront, selon toute probabilité, plus longtemps que les mâts en bois.

SERVICE HORAIRE.

Durant l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1903, on a fait 62 observations stellaires avec la lunette méridienne et 6 observations solaires. On s'est servi de la position des étoiles que donne le *Berliner Jahrbuch.*

L'erreur de collimation de la lunette méridienne a été déterminée à l'aide de mesurages micrométriques par télescope de collimation et par des relèvements des étoiles. Les erreurs de niveau azimutal et de collimation ont très peu varié au cours de l'année, ce qui prouve l'excellence de l'instrument.

Les observations des taches du soleil ont été continuées avec le télescope équatorial, des cartes de la surface du soleil de 4 pouces de diamètre ayant été obtenues pour une période de 138 jours. Sur ce nombre de jours, il y en a eu 56 où le soleil était exempt de taches, la plus longue période de non-obscurcissement ayant été du 3 juillet au 11 septembre 1902. C'est du 26 mars au 3 mai qu'il y a eu le plus grand nombre de taches. Le 23 avril, une grande masse de facules ont fait leur apparition sur le limbe nord-est du soleil ; ces facules se sont finalement résolues en une multitude de petites taches, qui se sont répandues au nord du centre du soleil vers le 28 et le 29 avril. C'est là la perturbation la plus marquée qu'on ait observée sur le soleil pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

Les échanges horaires entre Montréal, Québec et Saint-Jean se sont faits comme d'habitude et ont été consignés au chronographe de Toronto. Les erreurs de l'horloge de Toronto et des chronomètres en usage aux divers observatoires sont déterminés d'après les observations les plus récentes. L'horloge sidérale et l'horloge du temps moyen de l'observatoire de Toronto, avec leurs divers appareils électriques, fonctionnent bien et donnent pleine satisfaction.

Le tableau suivant fait voir la différence entre le temps vrai et celui que donnent les différentes stations d'échange. Le signe + indique que le temps envoyé des différents observatoires est en avance du temps vrai. Le temps vrai se détermine en prenant la moyenne arithmétique des temps tels qu'établis à Toronto et à Montréal.

—	Toronto.	Montréal.	Québec.	Saint-Jean.
1902.	″	″	″	″
4 juillet	— 0·17	+ 0·17	— 0·63	+ 0·14
18 "	+ 0·11	— 0·11	— 0·14	+ 0·58
15 août	— 0·55	+ 0·55	— 0·98	+ 0·50
12 sept.	+ 0·11	— 0·11	— 0·19	.....
3 octobre	0·00	.....	+ 0·91	+ 0·67
17 "	0·00	.....	— 0·33	+ 0·49
21 nov.	— 0·11	+ 0·11	+ 1·35	+ 0·61
28 "	0·00	0·00	+ 0·03	— 0·23
12 déc.	+ 0·12	— 0·12	— 0·57	— 0·69
26 "	+ 0·04	— 0·04	+ 1·15	+ 0·99
1903.				
16 janvier	— 0·11	+ 0·11	+ 0·54	+ 0·89
13 février	+ 0·25	— 0·25	— 0·70	+ 0·10
13 mars	+ 0·15	— 0·15	+ 0·12	+ 0·65
27 "	— 0·07	+ 0·07	+ 0·19	+ 0·62
17 avril	+ 0·10	— 0·10	+ 0·49	+ 0·64
15 mai	+ 0·34	— 0·34	— 0·97	+ 0·21
29 "	— 0·01	+ 0·01	— 0·15	.....
12 juin	— 0·13	+ 0·13	+ 2·08	.....
25 "	+ 0·04	— 0·04	— 0·32	+ 0·41

OBSERVATIONS SÉISMOLOGIQUES

Les séismographes Milne, à Toronto et à Victoria, C-B., ont été tenus régulièrement en opération pendant tout le cours de l'année, et des épreuves photographiques de toutes les perturbations importantes ont été transmises au professeur Milne, secrétaire du comité séismologique de l'Association Britannique, pour qu'il les comparât avec les données semblables recueillies dans les autres parties du monde. Il y a aujourd'hui dans différents pays environ 37 stations qui ont été établies par les gouvernements de ces pays et qui sont pourvues d'instruments du type adopté par l'Association Britannique. Ces stations se trouvent à Shide, Kew, Bidston, Edimbourg, Paisley, Toronto, Victoria (C-B)., San-Fernando, Caire, Cap de Bonne-Espérance, Calcutta, Bombay, Ceylan, Kodaikaral (Inde du Sud), Batavie, Baltimore, Philadelphie, Honolulu, Mexico, Ile Maurice, Trinidad, Christchurch, Sydney, Melbourne, Wellington, Perth (Australie), Cordova (Argentine), Strasbourg, Coimbra, Beyrouth, Vizagapatam, Tiflis, Taschkent, Tokio (Japon), Irkutsk (Sibérie), et deux instruments aux Açores.

A Toronto, du mois de juillet 1902 au mois de juin 1903, 59 secousses ont été enregistrées, et à Victoria 70. La plupart étaient faibles, mais quelques-unes étaient violentes et très marquées. Ces secousses étaient le résultat de tremblements de terre dans les différentes parties du monde. Les observations faites en Canada sont beaucoup appréciées à l'étranger et constituent une contribution importante à la science internationale.

Le tout respectueusement soumis,

R. F. STUPART.

ANNEXE A.

OBSERVATOIRE DE SAINT-JEAN,
SAINT-JEAN, N.-B., 31 décembre 1903.

M. R. F. STUPART,
Directeur du Service Météorologique du Canada,
Toronto, Ont.,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel au sujet de l'observatoire de Saint-Jean pour l'exercice expiré le 30 juin 1903.

Les instruments météorologiques sont tous en bon ordre, et l'on a continué à faire les observations de la manière indiquée dans mon dernier rapport.

Relativement au service horaire, quelques changements ont été faits aux instruments, et leur nombre a été augmenté. Un chronographe astronomique étalon a été reçu de la maison Warner et Swasey le 22 septembre 1902. Cet instrument a un cylindre de 7 pouces de diamètre et est pourvu d'une plume. Lorsqu'on le fait tourner à raison d'une révolution à la minute, il enregistre les observations pendant $2\frac{1}{2}$ heures ; au moyen de roues de rechange on peut le faire tourner deux fois plus vite, si on le désire. Après que les raccordements électriques nécessaires eurent été faits, l'on s'est servi de cet instrument pour enregistrer les observations stellaires et pour vérifier la marche des horloges ainsi que les échanges horaires. Avant l'installation du chronographe, les observations des étoiles pour la détermination des erreurs et de la marche des horloges se faisaient par la méthode oculaire et auriculaire.

Le nouveau télescope méridien a été reçu des fabricants, MM. Troughton & Simms, Londres, le 30 mai 1903 ; on l'a installé sur le pilier qui supportait le petit instrument. Ce télescope a un affût renversable, et avec le délicat niveau fixé à l'un des chercheurs de 6 pouces et le micromètre par lequel on peut mesurer la déclinaison et l'ascension droite, il peut servir de télescope zénithal aussi bien que de lunette méridienne. De petites lampes électriques sont employées pour l'illumination.

L'horloge sidérale du temps vrai et l'horloge de transmission du temps moyen ont très bien fonctionné, et aucun dérangement n'est survenu dans les raccordements électriques. Des signaux sont télégraphiés de l'horloge de transmission dans presque toute l'étendue des Provinces Maritimes pendant les deux minutes précédant 10 heures, tous les matins ; ces signaux servent de base à déterminer le temps vrai et permettent aux marins de vérifier et de régler leurs chronomètres. Des signaux spéciaux ont été fréquemment envoyés, sur demande, par nous et par les navires de guerre anglais, français américains et allemands, aux vaisseaux anglais et français employés à poser les câbles sous-marins ainsi qu'aux navires marchands.

On a fait tomber la boule horaire, sur la douane, tous les jours de 1 heure de l'après-midi, d'après le temps vrai du 60e méridien, pour la gouverne des navigateurs et du public en général.

Le bulletin météorologique du matin reçoit une publicité de plus en plus grande, et les rapports sur l'état du temps qui nous sont transmis des différentes stations ainsi que les pronostics que nous recevons de Toronto sont d'une incalculable utilité pour les marins et le public en général. Le bulletin est affiché dans des endroits publics, publié par tous les journaux quotidiens, et distribué par la poste dans les localités adjacentes. Les pronostics sont téléphonés à Saint-Martin et affichés au bureau du téléphone. Les avertissements de tempête sont aussi téléphonés à Saint-Martin, et des signaux sont arborés pour la gouverne des navigateurs dans cette partie de la baie de Fundy.

Il y a une forte augmentation dans le nombre de demandes de renseignements de la part de ceux dont les intérêts commerciaux ou autres sont affctés par les changements de temps, et je passe une très grande partie de mon temps, surtout pendant l'hiver et les mois orageux, à répondre aux personnes qui viennent me consulter au bureau ou qui m'appellent au téléphone. Des observations d'un caractère météorologique nous sont constamment demandées pour aider au règlement de diverses réclamations, et nous sommes aussi très souvent appelés à dresser des relevés pour les tribunaux. Les signaux de tempêtes sont, comme par le passé, arborés au sommet du mât, sur la tour méridionale de la douane. Le service a été sensiblement amélioré par la substitution de lampes électriques aux lampes à huile dont on se servait autrefois à cette station ; les nouvelles lampes sont visibles à une bien plus grande distance et sont moins exposées à être éteintes par les grands vents.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. L. HUTCHINSON,
Directeur de l'observatoire de Saint-Jean.

ANNEXE B.

Au Directeur du Service Météorologique,
Toronto.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 30 juin 1903.

Mes devoirs, à l'observatoire, sont les même que par le passé, et consistent à faire des observations météorologiques ainsi que des observations avec la lunette méridienne pour déterminer le temps vrai. Il me faut aussi répondre à de nombreuses demandes de renseignements, et de temps à autre je suis appelé à rendre témoignage dans des causes qui se plaident devant les tribunaux.

Au cours de la présente année, un enregistreur solaire a été installé dans l'observatoire ; cet instrument a été en opération depuis le 1er septembre dernier.

Le service horaire a été considérablement amélioré par la pose d'un fil communiquant directement avec la citadelle. Tout est en parfait ordre. On a fait tomber la boule pour la première fois, ce printemps, le 15 avril, date de l'ouverture de la navigation.

Plusieurs chronomètres ont été réglés à l'observatoire, et l'heure juste a été donnée aux horlogers et à d'autres personnes tous les jours, comme d'habitude.

Les visiteurs ont été reçus à l'observatoire le jour ainsi que la nuit lorsque le ciel était clair.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ARTHUR SMITH,
Directeur.

OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE.

LIEUT.-COL. F. GOURDEAU,
Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que l'observatoire magnétique a été maintenu en opération pendant tout le cours de l'année dernière, et que les résultats obtenus ont été très satisfaisants. Lorsque l'observatoire fut transféré à la campagne, M. Menzies loua une maison à Agincourt, à un mille à peu près de distance, et continua à diriger les opérations. Cependant, une difficulté se présente : le propriétaire de la maison (c'est la seule qui soit disponible) a décidé d'augmenter le loyer, qui est déjà assez haut, et il menace continuellement de nous évincer si nous ne nous rendons pas à ses exigences. Je conseillerais au gouvernement de faire construire une petite maison sur le terrain où se trouve le laboratoire. Si cette localité venait jamais à être envahie par les tramways électriques, l'on pourrait facilement, je crois, vendre la maison et le terrain à un bon prix.

Il n'y a eu aucuns changements ou rajustements mécaniques aux magnétographes différentiels. Au moyen de ces instruments, l'on obtient des épreuves photographiques continues où sont enregistrées la déclinaison et la force horizontale ainsi que les changements de temps s'y rattachant. Les courbes résultantes ont été mesurées, vérifiées, mises en tableau et les moyennes calculées. Les déterminations absolues de la déclinaison, de l'inclinaison et de la force horizontale ont été faites à des intervalles fixes, et les résultats comparés avec les courbes photographiques et les indications des instruments différentiels. Les valeurs horaires de toutes les courbes ont été déterminées par des comparaisons faites chaque jour avec les chronomètres, dont la marche a été vérifiée, chaque semaine, par un échange horaire avec Toronto. Quelques observations ont été perdues, comme par le passé, par suite du dérangement de l'horloge motrice, dû à sa vétusté. Les observations météorologiques, consistant dans l'enregistrement de la vitesse et de la direction du vent à l'aide d'un anémographe électrique, la détermination des températures maxima, minima et incidentes, l'étude des phénomènes atmosphériques, etc., ont été continuées et les résultats communiqués au bureau central.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. F. STUPART,
Directeur.

ANNEXE N° 7.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DES EXAMINATEURS DES ASPIRANTS CAPITAINES ET SECONDS.

OTTAWA, août 1903.

Au Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les examens des aspirants capitaines et seconds, pour l'exercice expiré le 30 juin 1903.

J'ai été nommé président du Bureau des examinateurs des aspirants capitaines et seconds le 30 janvier 1903, et je suis entré en charge à mon arrivée à Halifax, le 18 février suivant. Du 10 août 1901 à la date de mon entrée en fonctions, le capitaine Bloomfield Douglas a agi comme président, et en cette qualité il devait diriger les examens des aspirants pour le long cours à Halifax et à Yarmouth, N.-E., et à Saint-Jean, N.-B., et des aspirants pour le cabotage et la navigation sur les eaux de peu d'importance à Halifax et à Saint-Jean.

Le 4 avril, j'ai pris la direction entière de toute cette branche du service, qui comprend, outre les examens des aspirants pour le long cours à Halifax, Yarmouth et Saint-Jean, les examens des aspirants pour le cabotage, la navigation sur les eaux intérieures, ou de peu d'importance, à Lunenburg, Yarmouth et Sydney, N.-E. ; à Québec, P. Q. ; à Charlottetown, I.P.-E. ; à Ottawa, Kingston, Sainte-Catherine et au Portage-du-Rat, Ontario ; à Winnipeg, Manitoba ; à Nelson, Victoria et Vancouver, C.-B.

Le montant total des droits payés par les candidats durant l'exercice expiré le 30 juin 1903 a été de $5,790.50, et les dépenses se sont élevées, comme on le verra à l'annexe n° 1 du présent rapport, à $4,996.06, soit un surplus de $794.44. Le montant voté pour cette branche du service a été de $5,000, et la somme dépensée jusqu'au 30 juin 1903 a été de $4,996.06, laissant une balance non dépensée de $3.94.

Dans le cours de l'exercice, 468 brevets ont été octroyés, et 50 candidats ont échoué dans leurs examens.

Le tableau suivant indique le nombre de candidats examinés à chaque port pendant les 12 mois expirés le 30 juin 1903, et le nombre total de brevets octroyés dans chaque branche de navigation :—

Nom du port.	Navig. int. et cabotage—nombre de candidats examinés.		Navig. intér. et cabotage—nomb. de candidats qui ont échoué.		Long cours—nombre de candidats examinés.			Long cours—nombre de candidats qui ont échoué.		
	Capitaine.	Second.	Capitaine.	Second.	Capitaine.	Second.	2me second.	Capitaine.	Second.	Sous-second.
Charlottetown	6	2	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dalhousie	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fredericton	4	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Halifax	13	2	2	.....	3	7	14	1	2	1
Kingston	17	11	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lunenburg	7	3	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
New-Castle, N.-B	3	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Nelson	3	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ottawa	20	10	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Québec	18	10	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Portage-du-Rat	11	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Richibouctou	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Saint-Jean	18	4	2	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....
Ste-Catherine	57	35	6	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sorel	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sydney	19	5	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rivière-des-Espagnols	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vancouver	40	20	5	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Victoria	23	9	1	.....	5	9	4	3	3	1
Wallaceburg	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Winnipeg	1	3	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Yarmouth	31	13	1	.....	2	2	5	.....	.....	.....
Totaux	299	133	30	9	13	18	23	4	5	2

—	Capacité	Service.	Total.
Long cours	45	Aucun	45
Cabotage	172	6	178
Navigation intérieure	89	1	90
Navigation intérieure sur les eaux de peu d'importance	153	2	155

On trouvera au supplément n° 1 du présent rapport une liste des brevets octroyés durant les 12 mois expirés le 30 juin 1903.

Depuis ma nomination comme président, j'ai fait plusieurs voyages, dans l'intérêt du service, à Halifax, Yarmouth et Saint-Jean, au mois de mars, afin de voir à ce que des examens fussent tenus à ces ports-là et de me rendre compte de ce dont on avait besoin en fait de livres, d'instruments, etc.

Le 8 mai, je me suis rendu à Victoria, C.-B., dans le but d'examiner un aspirant à la charge d'examinateur pour le port de Vancouver et de m'enquérir de diverses choses relevant du ministère.

Au cours d'une entrevue que j'ai eue avec les membres de l'Association des capitaines de navires de la Colombie-Britannique, l'on a proposé plusieurs modifications aux règlemen s régissant actuellement les examens des aspirants capitaines et seconds. Les réformes suggérées vous ont été soumises dans mon rapport du 1er juin.

En revenant, j'ai eu un entretien avec le capitaine L. H. Fraser, l'examinateur des aspirants capitaines et seconds à Nelson, C.-B., et avec le commandant E. B. Tidling, l'examinateur des aspirants capitaines et seconds à Winnipeg.

La plupart des examinateurs ont insisté sur la nécessité de rendre les examens plus sévères pour le cabotage et la navigation intérieure, particulièrement en ce qui concerne les remorqueurs, et de limiter le cabotage aux côtes du Canada, de Terre-neuve et des Etats américains limitrophes. Les modifications que j'ai proposées à la loi concernant les capitaines et seconds tiennent compte de quelques-unes de ces représentations.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. SALMON,
Président.

ANNEXE N° 8.

RAPPORT SUR LES STATIONS DE SAUVETAGE.

Au sous-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre du 22 courant, j'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les stations de sauvetage des provinces maritimes, sauf celle de l'Ile de Sable, qui se trouve sous la direction de M. C. A. Hutchins, le surintendant des phares pour cette province.

INSPECTION DES STATIONS.

Durant l'année 1903, j'ai inspecté toutes les stations, à l'exception de celle de l'île St-Paul, mais le surintendant de l'île, M. Samuel Campbell, m'a assuré au cours d'un entretien que j'ai eu avec lui à Halifax, au mois de novembre dernier, que sa station était en parfait état et que la discipline régnait parmi ses hommes.

Aux autres stations, tout était en très bon ordre. La discipline était observée et les patrons ainsi que les hommes d'équipage se tenaient constamment prêts à secourir les navires en détresse.

SAUVETAGE.

Depuis mon dernier rapport (octobre 1902), un accident est arrivé dans les circonstances suivantes.

La goélette M. J. Solay manqua à virer et échoua sur le cap Fourchu, le 31 novembre 1902 Le patron ainsi que les hommes d'équipage de la chaloupe de sauvetage de la station de Yarmouth se portèrent à son secours.

ANSE AUX HARENGS.

Les coittes, à cette station, ont été réparées, et les roches qui se trouvaient dans le chenal ont été enlevées. La station se trouve maintenant puissamment protégée par le brise-lames que l'on a fait construire au large de la remise de la chaloupe et des coittes.

M. John Morrison, de Shelburne, est actuellement à construire une nouvelle chaloupe Beebe-McLellan se vidant automatiquement, qui sera envoyée là dès qu'elle sera achevée.

ILE DU DIABLE.

Ici, la chaloupe de sauvetage Dobbin, se redressant automatiquement, est en très mauvais état, et il faudra lui faire sous peu des réparations considérables. Je recommande fortement que l'on fasse construire par M. John Morrison, de Shelburne, pour cette station, une chaloupe Beebe-McLellan se vidant automatiquement, au prix de $240.

Comme je le faisais remarquer dans mon dernier rapport, les chaloupes Dobbin se redressant automatiquement coûtent près de $500. Elles sont très lourdes et très difficiles à manœuvrer ; elles marchent lentement par les grands vents et les grosses mers, et il est presque impossible de les faire avancer au large lorsque la côte est sous un vent très fort.

ANSE DE DUNCAN.

La chaloupe Dobbin se redressant automatiquement a été condamnée, vu qu'elle ne valait pas la peine d'être réparée.

Elle a été remplacée par une chaloupe Beebe-McLellan se vidant automatiquement, construite par M. Morrison, de Shelburne.

SCATARIE.

Cette station a été récemment pourvue d'une nouvelle chaloupe Beebe-McLellan se vidant automatiquement, qui a été construite par M. Morrison.

ILE AUX PHOQUES, STATION OCCIDENTALE.

La petite chaloupe de sauvetage, qui ne pouvait pas tenir la mer et qui avait été construite d'une manière défectueuse, a été condamnée et remplacée par une autre chaloupe Beebe-McLellan se vidant automatiquement, construite par M. John Morrison, de Shelburne.

ANSE AUX PHOQUES, GRAND MANAN, N.-B.

Les coittes, consistant en une charpente de grosses pièces en bois qui part du niveau de la porte de la remise de la chaloupe et va jusqu'au rivage rocheux, avec rails de chemin de fer posés sur les roches à partir de là jusqu'à la grève de sable à marée basse, époque des grandes mers, étaient en aussi bon état qu'au moment où elles furent construites sous ma surveillance, au mois d'août 1900. Ni les gros glaçons ni les fortes vagues soulevées par les vents du S. E. n'ont pu les endommager.

Bien que ces coittes soient plus coûteuses que celles qui sont construites en bois avec plaques de fer tenant lieu de rails, elles sont en fin de compte plus économiques.

Relativement à cette station, il me fait plaisir de dire que le patron, M. Frank Benson, s'acquitte très bien de ses devoirs ; il maintient la discipline parmi ses hommes et voit à ce qu'ils se tiennent toujours prêts à porter secours aux navires en détresse.

EXERCICES BI-MENSUELS.

Les équipages des diverses stations des provinces maritimes ont fait l'exercice régulièrement à partir du mois de mai jusqu'au mois de novembre, inclusivement.

Les rapports des patrons ont été envoyés tous les mois et ont été certifiés par moi.

CANONS LYLE.

Il y a 3 de ces canons dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

N° 1 à l'île St-Paul.

N° 2 à l'Anse de Duncan.

N° 3 de réserve à Halifax.

Les équipages de l'Ile St-Paul et de l'Anse de Duncan ont fait fréquemment l'exercice, et les canons sont en bon ordre.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

BLOOMFIELD DOUGLAS, R.M.R.
Assistant naval.

LISTE DES STATIONS DE SAUVETAGE.

BAIE DE FUNDY.

1. *Anse aux Phoques.*—Etablie en 1898 ; F. Benson, patron ; nombre d'hommes d'équipage, 7 ; salaire du patron, $75 par année ; salaire des hommes d'équipage, $1.50 par exercice et supplément lorsqu'ils opèrent des sauvetages ; description du bateau, chaloupe Beebe-McLellan à ressac, se vidant automatiquement, 25 pieds de longueur, ayant coûté $250, construite à Shelburne, N.-E. ; équipement, complet ; observations, rails de fer posés en 1900.

2. *Yarmouth.*—Etablie en 1886 ; A. Cain, patron : nombre d'hommes d'équipage, 7 ; salaire du patron, $75 par année ; salaire des hommes d'équipage, $1.50 par exercice et supplément lorsqu'ils opèrent des sauvetages ; description du bateau, chaloupe Bobbin, se redressant et se vidant automatiquement, 25 pieds de longueur, ayant coûté $575, construite à Dartmouth, N.E. ; équipement, complet.

3. *Ile à la Vase.*—Etablie en 1887 ; J. Pitman, patron ; salaire du patron, $80 par année ; description des bateaux, bâtiments de pêche et chaloupes, pour lesquels l'on paie $80 par année ; équipement, ordinaire ; observations, service fait par des pêcheurs.

4. *Ile aux Phoques.*—Etablie en 1880 ; H. Hitchens, patron ; nombre d'hommes d'équipage, $100 chacun par année ; description des bateaux, chaloupes Beebe-McLellan sur les côtés est et ouest, ayant coûté $240 chacune, l'une construite à Halifax et l'autre à Shelburne ; équipement, complet.

CÔTE DE L'ATLANTIQUE.

5. *Havre de Clark.*—Etablie en 1900 ; Thomas N. Nickerson, patron ; nombre d'hommes d'équipage, $1.50 par exercice, et supplément lorsqu'ils opèrent des sauvetages ; description du bateau, chaloupe Beebe-McLennan se vidant automatiquement, 25 pieds de longueur, bouts bas, ayant couté $250, construite à Shelburne, N.-E. ; équipement, complet ; observations, la remise de la chaloupe et le gréement ont coûté $700.

6. *Blanche.*—Etablie en 1895 ; W. A. Smith, patron ; nombre d'hommes d'équipage, 7 ; salaire du patron, $75 par année ; salaire des hommes d'équipage, $1.50 par exercice, et supplément lorsqu'ils opèrent des sauvetages ; descrition du bateau, chaloupe Beebe-McLellan à ressac, se vidant automatiquement, 25 pieds de longueur, ayant coûté $250, construite à Shelburne, N.-E. ; complet ; observations, nouvelle chaloupe fournie en 1901.

7. *Port-Mouton.*—Etablie en 1889 ; J. Fruusel, patron ; nombre d'hommes d'équipage, 7 ; salaire du patron, $75 par année ; salaire des hommes d'équipage, $1.50 par exercice, et supplément lorsqu'ils opèrent des sauvetages ; description du bateau, chaloupe Beebe-M'cLellan se vidant automatiquement, 25 pieds de longueur, ayant coûté $250, construite à Selburne, N.-E. ; équipement, complet.

8. *Anse de Duncan.*—Etablie en 1886 ; J. W. Holland, patron ; nombre d'hommes d'équipage, 7 ; salaire du patron, $75 par année ; salaire des hommes d'équipage, $1.50 par exercice, et supplément lorsqu'ils opèrent des sauvetages ; description du bateau, chaloupe Dobbin se redressant et se vidant automatiquement, 25 pieds de longueur, ayant couté $575, construite à Darmouth, N.-E. ; équipement, complet.

9. *Anse aux Harengs.*—Etablie en 1885 ; J. Gorman, patron ; nombre d'hommes d'équipage, 7 ; salaire du patron, $75 par année ; salaire des hommes déquipage, $1.50 par exercice, et supplément lorsqu'ils opèrent des sauvetages ; description du bateau,

chaloupe Dobbin se redressant et se vidant automatiquement, 25 pieds de longueur, ayant couté $575, construite à Dartmouth, N.-E. ; équipement, complet ; observations, chaloupe Beebe-McLellan en voie de construction pour cette station.

10. *Ile du Diable.*—Etablie en 1885 ; G. DeYoung, patron ; nombre d'hommes d'équipage, 7 ; salaire du patron, 75 par année ; salaire des hommes d'équipage, $1.50 par exercice, et supplément lorsqu'ils opèrent des sauvetages ; description du bateau, chaloupe Bobbin se redressant et se vidant automatiquement, 25 pieds de longueur, ayant coûté $575, construite à Dartmouth, N.-E. ; équipement, complet ; observations, construction d'une chaloupe Beebe-McLellan recommandée pour cette station.

11. *Whitehead.*—Etablie en 1890 ; patron, H. P. Munro ; nombre d'hommes d'équipage, 7 ; salaire du patron, $75 par année ; salaire de hommes d'équipage, $1.50 par exercice et supplément lorsqu'ils opèrent des sauvetages ; description du bateau, chaloupe Dobbin se redressant et se vidant automatiquement, 25 pieds de longueur, ayant coûté $575, construite à Dartmouth, N.E. ; équipement, complet.

12. *Scaterie.*—Etablie en 1885 ; F. Martell, patron ; nombre d'hommes d'équipage, 7 ; salaire du patron, $75 par année ; salaire des hommes d'équipage, $1.50 par exercice et supplément lorsqu'ils opèrent des sauvetages ; description du bateau, chaloupe Beebe-McLellan se redressant automatiquement, 25 pieds de longueur, ayant coûté $240, construite à Shelburne, N.-E. ; équipement, complet.

13. *Ile Saint-Paul.*—Etablie en 1885 ; patron, surintendant de l'établissement de secours ; nombre d'hommes d'équipage, 3 ; salaire des hommes d'équipage, $300 par année chacun ; description du bateau, chaloupe Beebee-McLellan se vidant automatiquement, 25 pieds de longueur, ayant couté $250, construite à Shelburne, N.-E. ; équipement, complet ; observations, canon Lyle ajouté en 1890.

BLOOMFIELD DOUGLASS, R.M.R.,
Assistant naval.

TABLEAU indiquant les stations de sauvetage

Numéro.	Stations.	Quand établie.	Patron.	Nombre d'hommes d'équipage	Salaire annuel du patron.	Salaire des hommes d'équipage.
					$	
	Baie de Fundy—					
1	Anse aux Phoques	1898	F. Benson	7	75	$2.00 par exercice ; payés en sus pour sauvetages.
2	Yarmouth	1886	A. Cain	7	75	" " ..
3	Ile à la Vase	1887	J. Pitman	.....	80	.....
4	Ile aux Phoques	1880	H. Hitchens	7	250	$100 chacun par année.
	Côte de l'Atlantique					
5	Havre de Clark	1900	J. M. Kenny	7	75	$2.00 par exercice ; payés en sus pour sauvetages.
6	Blanche	1895	W. A. B. Smith.	7	75	" " ..
7	Port-Mouton	1889	J. Frowell	7	75	" " ..
8	Anse de Duncan	1886	J. W. Holland	7	75	" " ..
9	Anse aux Harengs	1885	J. Gorman	7	75	" " ..
10	Halifax	1900	.....	.....	.....	Pas d'équipage ici
11	Ile du Diable	1885	G. de Young	7	75	$2.00 par exercice ; payés en sus pour sauvetages.
12	White-Head	1890	H. P. Munroe	6	75	" " ..
13	Ile de Sable	1885	G. Soderberg J. Ritcey	....	250 225	Payés comme membre du personnel de l'île.
14	Ile Scatterie	1885	F. Martell	7	75	$2.00 par exercice ; payés en sus pour sauvetages.
	Golfe St-Laurent—					
15	Ile St-Paul	1885	Surt. de l'établissement de s'cours	3	.....	$300 chacun par année.
16	Ile Pictou	....	Alex. Currie	7	75	$2.00 par exercice ; payés en sus pour sauvetages.
17	Cap Tormente	1893	Pas d'équipage organisé	.....	.....	.....
	Grands lacs—					
18	Wellington	1883	"	.....	.....	$2.00 par exercice ; payés en sus pour sauvetages.
19	Consecon	1898	W. A. Young	7	75	" " ..
20	Cobourg	1882	D. Rooney	7	75	" " ..
21	Port-Hope	1889	W. T. Clarke	7	75	" " ..
22	Ile de Toronto	1883	Wm. Ward	7	75	" " ..
23	Longue Pointe	1902	Geo. Wisner	*7	†75 & 40	$2.00 par exercise et $40 par mois pendant 3 mois.
24	Port-Stanley	1885	Wm. Berry	7	75	$2.00 par exercice ; payés en sus pour sauvetages.
25	Pointe Pelée	1900	W. A. Grubb, jr.	7	75	" " ..
26	Goderich	1886	J. R. Craigie	7	75	" " ..
27	Collingwood	1885	P. Doherty	7	75	" " ..
28	Kincardine	1903	Thos. McGaw	7	75	" " ..

* Hommes d'équipage employés en permanence pendant 3 mois durant l'automne. † $75 et $40 par

établies par le gouvernement Canada.

Description du bateau.	Coût.	Où construit.	Equipement.	Observations.
	$			
Bateau Beebe-McLellan à ressec, se vidant automatiquement, 25 pds lg	250	Shelburne, N.-E.	Equipement complet.	Rails de fer posés en 1900.
Bateau Dobbin, se vidant et se red. automatiquement, 25 pieds long.	575	Dartmouth, N.-E	" ..	
Bateaux de pêche et chaloupes.....	80 pr. an.	....	Ordinaire.	Service fait par des pêcheurs.
Bateau Beebe-McLellan du côté est; bateau à ressac du côté ouest.....	240	Shelburne, N.-E.	Equipement complet.	Nouveau bateau en 1903.
Bateau Beebe-McLellan se vidant autom., 25 pieds long, bouts bas.	250	" ..	" ..	Remise du bateau et gréement ont coûté $700.
Bateau Beebe-McLellan, à ressac, se vidant automatiquement, 25 pds lg	250	Dartmouth, N.-E	" ..	Nouveau bateau en 1901,
Bateau Dobbin, se vidant et se red. automatiquement, 25 pds de long.	575	" ..	" ..	
Bateau Beebe-McLellan à ressac, se vidant autom., 25 pieds de long.	240	Shelburne, N.-E.	" ..	Canon Lyle installé ici en 1900; nouv. bateau en 1901.
Bateau Dobbin, " ..	250	" ..	" ..	
" " ..	375	" ..	Ordinaire.	Il y a ici un bateau de réserve qui peut être employé avec équip. vol. au besoin.
" " ..	575	" ..	Equipement complet.	
" " ..	575	" ..	" ..	Canon Lyle.
Deux bateaux Dobbin se vid. et se redressant auto., et un b. Beebe-McLellan à ressac, se vid. autom.	1,100	Halifax, N.-E...	" ..	Canon Lyle et appareil à fusées tenus ici. Les maîtres d'équipage sont sous la direction du surint. de l'établissement de secours.
Bateau Beebe-McLellan, à ressac, 25 pieds de long se vidant automatiq.	240	Shelburne, N.-E.	" ..	
Bateau Beebe-McLellan, se vidant autom., 25 pieds de long, bouts bas	250	" ..	Equipement complet.	Canon Lyle ajouté en 1900.
Bateau Dobbin se vidant et se redressant automati., 25 pieds long.	575	Dartmouth, N.-E	" ..	
Bateau du service postal d'hiver.	.....	....	Ordinaire.	
Bateau Dobbin, se vidant et se redressant automatiquement.	750	Buffalo, N.Y....	Equipement complet.	Transféré de la Pointe du Peuplier en 1900.
" " ..	750	" ..	" ..	Transféré de Wellington en 1893.
" " ..	575	Goderich, Ont ..	" ..	
" " ..	620	" ..	" ..	
" " ..	600	" ..	" ..	Nouveau bateau en 1895.
Bateau à ressac.....	330	Collingwood. ...	" ..	Nouvelle station et nouveau bateau en 1902.
Bateau Beebe-McLellan à ressac, se vidant automatiq., 25 pieds long.	350	" ..	" ..	
Bateau à ressac.....	330	" ..	" ..	Remise du bateau transférée à 200 verges en amont de la Pointe et tramway cons.
"	330	" ..	" ..	Nouveau bateau, 1902.
Bateau Beebe-McLellan à ressac, se vidant automatiquement.	375	" ..	" ..	Nouveau bateau en 1896.
" " ..	350	" ..	" ..	Nouveau bateau en 1903.

mois pendant les 3 mois qu'ils font le service en permanence au poste.

ANNEXE No. 9.

LISTE des quais relevant du ministère de la Marine, le 30 juin 1903.

Localité.	Gardien du phare.	Quand nommé	Remunération allouée.	Montant déposé au crédit du Receveur général.
Ontario.				c.
Bruce-Mines	Wm. Fleming			117 79
Ile Cockburn	Alfred Monck	20 mai 1890.	25 p. 100 des perceptions.	33 39
Goderich	W. Marlton	14 fév. 1894.	25 "	400 10
Hilton, Ile St-Joseph, Algoma	E. Stubbs	20 juin 1898.	50 "	269 50
Kingsville	A. E. Malott	6 nov. 1895.	25 "	62 43
Morpeth	C. Stammers	1er août 1894.	25 "	
North-Bay	W. McKenzie	9 oct. 1900.	25 "	
Port-Rowan	John Collett	2 mai 1898.	25 "	
Richard's-Landing, Algoma	R. Armstrong	11 mars 1899.	25 "	245 06
Rondeau	W. R. Fellows	17 déc. 1888.	25 "	66 03
Saut-Sainte-Marie	Geo. A. Boyd	9 avril 1897.	$142 par mois durant la saison de navigation	1,774 21
Sheguiandah				103 56
Southampton	Geo. McVittie	16 août 1895.	25 p. 100 des perceptions.	116 23
Summerstown	Sous bail			
Thessalon, Algoma	D. J. Saudie	22 avril 1902.	25 p. 100 des perceptions.	231 47
Wiarton	G. Phillips	" 1902.	25 "	120 27
Québec.			Total	3,540 04
Agnès	L. A. Roy	27 nov. 1891.	25 p. 100 des perceptions.	
Anse Saint-Jean	F. Savoie	13 mars 1895.	25 " *	48 95
Baie Saint-Paul	Vacant		25 "	
Baie Saint-Paul, pile isolée	A. Simard	25 août 1891.	25 "	83 06
Beauport	D. Giroux	11 nov. 1896.	25 "	
Berthier	E. Gaumond	5 juill. 1897.	50 "	54 25
Cap-à-l'Ange	Jos. Guay	7 oct. 1896.	25 "	53 50
1 Carleton	Jos. E. Cullen	25 mars 1896.	$50 par année	20 53
Cascades	Moïse Leroux	20 oct. 1897.	25 p. 100 des perceptions.	
Cèdres	J. Reay	29 avril 1898.	25 "	
Chicoutimi	Thomas Tremblay	13 mai 1901.	25 "	306 03
Coteau-du-Lac	M. St. Amour	21 sept. 1896.	25 "	11 91
Coteau-Landing	J. A. Prieur	25 mai 1897.	25 "	
Echo-Vale, lac Mégantic	D. P. Matheson	16 " 1894.	25 "	
Pointe-aux-Esquimaux	Vacant			
Grande-Rivière	Geo. Beaudin	16 nov. 1896.	25 "	137 28
Pointe-à-la-Graisse	T. Ranger			28 11
Ile-aux-Grues	Jos. Painchaud	17 fév. 1890.	25 p. 100 des perceptions.	
Ile Perrot	Roger Leduc	20 oct. 1897.	25 "	
Knowlton's-Landing	L. Knowlton	26 nov. 1897.	25 "	
Lacolle	R. J. Robinson	8 mai 1894.	25 "	10 69
2 Les Eboulements	M. Tremblay	4 sept. 1894.	25 "	102 75
L'Islet	Octave Morin	8 fév. 1983.	25 "	
Longueuil	Eusèbe Denicourt	15 mai 1901.	25 "	
Magog	Edward Addy	20 juin 1898.	25 "	
Matane	Louis Durette	25 août 1900.	25 "	94 34
3 Malbaie	Elie Maltais	15 " 1893.	25 "	120 25
New-Carlisle	John C. Hall	4 juin 1889.	25 "	116 12
Percé	T. W. Flynn	19 janv. 1893.	25 "	8 17
Port-Daniel	C. Sweetman	2 mars 1901.	$50 par année	74 44

* Commissions sur perceptions ne doivent pas excéder $200 par année.

1 gardien de quai payé à même perceptions générales.... $24 42
2 " " " 28 50
3 " " " 39 81

$92 73

LISTE des quais, etc.—*Suite.*

Localité.	Gardien du quai.	Quand nommé	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du Receveur général.
Québec—Suite.				$ c.
Port-Lewis	Sam. Carson	21 sept. 1899.	25 p. 100 des perceptions.	.....
Rimouski	Chas. Lepage	24 juill. 1894.	25 "	.....
Rivière-Ouelle	J. Hudon dit Beaulieu	28 nov. 1892.	25 "	
Rivière-du-Loup	F. E. Gilbert	26 mai 1900.	25 "	356 01
Saint-Anicet	S. Dupuis	14 sept. 1896.	25 "	
Saint-Alphonse de Bagotville.	Abel Tremblay	7 juill. 1891.	25 "	128 80
Saint-Irénée	.....	.....	.....	58 87
Saint-Jean d'Orleans	L. Lachance	26 sept. 1896.	25 p. 100 des perceptions.	74 58
Saint-Jean Port Joli	J. Pelletier	14 " 1896.	25 "	
Sainte-Cécile du Bic	Olivier Ouellette	24 août 1900.	25 "	44 74
Saint-Laurent d'Orléans	Ed. Chabot	25 " 1894.	25 "	19 33
Saint-Thomas de Montmagny	L. L. Dionne	22 oct. 1896.	25 "	3 30
Saint-Zotique	J. M. Leroux	21 sept. 1896.	25 "	
Tadousac	A. Christiansen	20 oct. 1897.	25 "	72 44
Trois-Pistoles	D. Damour	10 mai 1886.	25 "	
Valois, Pointe à	L. Gastonguay	20 oct. 1897.	25 "	
Ville-Marie	Jules Maillard	2 fév. 1899.	25 "	
			Total	2,628 45
			A déduire	92 73
				1,935 72
Nouvelle-Ecosse.				
Arisaig	H. R. McAdam	30 déc. 1898.	25 p. 100 des perceptions.	
Avonport	L. F. Fuller	15 août 1902.	25 "	13 21
Anse Babbins	Alex. Thomas	20 oct. 1897.	25 "	4 47
Barrington	J. H. Christie	31 août 1896.	25 "	103 14
Rivière au Bar	Jotham Fulton	6 janv. 1898.	25 "	
Bayfield	Roderick Grant	23 avril 1902.	25 "	47 26
Pointe de l'Ours	E. R. Smith	19 fév. 1902.	.....	6 63
Anse Belliveau	St. Clair Thérilau	24 nov. 1892.	25 p. 100 des perceptions.	66 40
Broad-Cove	John Teal	12 juin 1893.	25 "	
Broad-Cove-Marsh	Hugh McDonald	19 oct. 1892.	25 "	
Brooklyn	F. T. Gardiner	20 " 1882.	25 "	
Canada-Creek	Henry Dickey	12 août 1899.	25 "	5 78
Anse dx Cap	J. A. Ellis	14 mai 1897.	25 "	
Centreville	Alfred Ward	29 " 1897.	25 "	108 23
Chipman's-Brook	John Kirby	24 " 1900.	25 "	0 29
Pointe de l'Eglise	Chas. F. Belliveau	20 août 1892.	25 "	54 92
Cranberry-Head	Abram Thurston	16 fév. 1889.	25 "	
Cribbens-Pier, h. d'Antigonish	A. R. Boyd	2 oct. 1895.	25 "	
Delap's-Cove	R. W. McCaul	28 nov. 1889.	25 "	4 35
Descousse	Thos. Boudrot	22 fév. 1902.	25 "	31 27
Digby	W. W. Hayden	20 avril 1897.	25 "	2,177 50
Eagle Head	Nathan Leslie	9 janv. 1889.	25 "	
Baie de l'Est	Donald McInnis (fils de Ronald)	5 avril 1886.	50 "	
Riv. de l'Est, Sheet Harbour.	Malcolm McFarlane.	20 mai 1890.	25 "	
Grand-Narrows, co. Victoria	F. X. McNeil.	11 nov. 1896.	25 "	
Grand-Narrows, comté du Cap-Breton	Neil McNeil, jne.	6 août 1898.	25 "	
Grand-Village	Vacant			
Hall's-Harbour	T. A. Neville	8 janv. 1897	25 "	34 77
Hampton	Judson Foster	25 août 1888.	25 "	36 82
Hantsport	Vacant			
Harbourville	Isaac Cook	28 mai 1897.	25 "	25 19
Horton-Landing	F. G. Curry	30 avril 1898.	25 "	1 50
Iona, Grand-Narrows	F. T. X. McNeil	8 juin 1901.	25 "	
Irish-Cove	Malcolm McNeil	6 " 1902.	25 "	14 26
Havre d'Isaac	T. D. Cook	30 janv. 1902.	.....	12 39
Jordan-Bay	John Fredericks	20 fév. 1900.	25 p. 100 des perceptions.	119 30
Anse Kelly	Jos. B. Huskins.	11 avril 1899.	25 "	
Little-Narrows	Vacant			
Lismore	D. A. McKinnon	5 juill. 1895.	25 "	
Maitland, comté de Hants	Vacant			

LISTE des quais, etc.—*Suite.*

Localité.	Gardien du quai.	Quand nommé	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du Receveur général.
Nouvelle-Ecosse—Suite.				$ cts.
Port-Maitland, cté de Yarm'th	J. Ellis	10 déc. 1896	25 p. 100 des perceptions.	49 12
Margaretsville	C. S. McLean	7 mai 1897	25 "	117 15
Anse Météghan	H. F. Robicheau	28 " 1897	25 "	24 00
Rivière Météghan	D. D'Entremont	14 " 1897	25 "	19 40
Pointe de la Milice	D. McIntosh	25 août 1892	25 "	
Morden	John Redgate	16 nov. 1893	25 "	19 01
Noël	Vacant			
Côté nord, Boularderie	Dan. McKenzie	26 nov. 1897	25 "	
Pointe-du-Chêne (Kingsport)	Loué de la compagnie du chemin de fer			200 00
Ogilvie	R. S. Armstrong	13 mai 1901	25 p. 100 des perceptions.	22 46
Parrsboro'	Thompson Tipping	26 nov. 1888	25 "	26 06
Anse Parker	John A. Clark	26 juin 1901	25 "	27 78
Quai Pickett	Freeman Eaton	2 août 1899	25 "	61 61
Ile Pictou	Vacant			
Plympton	Wm. K. Smith	8 août 1899	25 "	
Port-Dufferin, co. Halifax	H. J. Balcom	17 fév. 1899	25 "	
Pointe Brûlée	Alex. Craig	26 déc. 1898	25 "	1 16
Port-George	Outhit Douglas	26 juin 1900	25 "	83 84
Port-Greville	Vacant			
Port-Hood	Albert Macdonnell	22 mai 1900	25 "	
Port-Joli	Jos. S. McAdams	5 fév. 1900	25 "	
Port-La-Tour	David Sholds	1er " 1900	25 "	17 37
Port-Lorne	Freeman Beardsley	27 juin 1897	25 "	48 22
Port-Morien	John McAulay	10 déc. 1896	7½ "	449 76
Riverside	Geo. W. Hawes	11 mars 1902		14 59
Riv. au Saunon, c. de Digby	J. M. Deveau	29 nov. 1890	25 p. 100 des perceptions.	54 07
Saulnierville	John T. Saulnier	25 août 1888	25 "	
Swims-Point				21 54
Ile Tancook	Amos. H. Stevens	11 mars 1898	25 p. 100 des perceptions.	
Tidnish	R. A. Smith	27 sept. 1901	25 "	
Tracadie	J. M. Hall	6 nov. 1888	25 "	
Tusket-Wedge	Vacant			
Town-Point	J. A. Haley	16 août 1901		3 30
Victoria	Amos West	4 déc. 1900	25 p. 100 des perceptions.	13 39
Wallace	Vacant			
Wallace, havre de, côté sud	"			
Pubnico-Ouest	Chas. C. D'Entremont	28 mars 1898	25 p. 100 des perceptions.	19 87
Riv. de l'Ouest, Sheet-Harbo'r	Malcolm McFarlane	3 sept. 1889	25 "	
Pointe Blanche	Elisha West	9 janv. 1889	25 "	
White-Waters	Jos. Irvine	27 sept. 1901	25 "	13 94
Whycogomah		22 oct. 1901		28 16
Wolfville	J. L. Franklin			
Nouveau-Brunswick.			Total	4,227 79
Anderson's-Hollow	W. C. Anderson	13 fév. 1890	25 p. 100 des perceptions.	10 89
Rivière Noire	Vacant		25 "	
Bouctouche	J. J. Leblanc	2 mai 1892	25 "	35 66
Campbellton	Alfred J. Venner	10 juin 1893	25 "	257 87
Cap-Tourmente	E. T. Allen	20 oct. 1897	25 "	427 42
Clifton, Stonehaven	S. Payne	9 nov. 1894	25 "	
Cocagne	H. Bourgeois	9 août 1900	25 "	2 10
Dalhousie	W. J. Smith	27 juin 1891	25 "	84 70
Egdett's-Landing	Thos. Barnett	5 juill. 1895	25 "	20 49
Crique Gardener	Robert Wallace	11 déc. 1899	25 "	58 30
Cap-Hopewell	Geo. D. Wilson	10 avril 1899	25 "	26 06
Kingston	P. Thibodeau	31 janv. 1901	25 "	
Neguac	B. Poirier	17 juin 1897	25 "	
Quaco	Wellington Vale	19 déc. 1899	25 "	1 23
Saint-Louis	C. Frigand	29 oct. 1895	25 "	
Sainte-Marie	M. J. S. Leblanc	1er mars 1897	25 "	
Riv. St-Nicolas, Welford-S.	John Grant	26 juin 1901	25 "	
Tracadie	Prosper Savoy	23 sept. 1899	50 "	
			Total	924 72

LISTE des quais, etc.—*Fin.*

Localité.	Gardien du quai.	Quand nommé.	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du Receveur général.
Ile du Prince-Edouard.				$ c.
Annandale	W. C. Jenkins	4 mai 1897	25 p. 100 des perceptions.	60 48
Bay-View	Joseph Harrington	2 oct. 1885	25 " ..	19 04
Belfast	Jas F. Halliday	1er mars 1901	25 " ..	95 33
Brush, Quai, Port-Selkirk	Levi R. Ings	18 sept. 1885	25 " ..	106 02
Anse Campbell	Angus McIntyre	17 oct. 1888	25 " ..	
Pointe de la Chapelle	Roland McCormack	18 sept. 1885	25 " ..	15 90
Pointe de la Chine	W. S. N. Crane	18 " 1885	25 " ..	21 23
Clifton	John Gunn	24 mai 1900	25 " ..	
Cranberry, rivière de l'Est	James Hughes	11 mars 1898	25 " ..	
Crapaud et jetée Victoria	E. McKinnon	7 juil. 1897	25 " ..	237 36
Georgetown	James Bourke	2 " 1885	25 " ..	17 89
Quai Haggerty, rivière de l'E.	M. Burnett	14 fév. 1897	25 " ..	
Quai Hickey	Mark Webster	22 oct 1896	25 " ..	21 75
Higgin's-Shore	G. G. Henry	9 nov. 1891	25 " ..	
Pointe Hurd	Thos. Montgomery	16 août 1901	25 " ..	51 33
Kier's-Shore	W. Hodgson	10 juin 1895	25 " ..	65 89
Lambert	Wellington Johnston	3 mai 1900	25 " ..	
Pointe Lewis	J. G. Scrimigeour	14 oct. 1896	25 " ..	
Quai McGee, village d'Abram	Norman Gallant	9 nov. 1891	25 " ..	
Rivière au Vison ou Havre Murray, nord	James P. Clow	25 août 1900	25 " ..	3 96
Havre Murray, sud	J. McKinnon	27 jan. 1896	25 " ..	
Crique de Neuf-Milles	Edward Harrington	29 oct. 1885	25 " ..	
Cardigan-Nord	Rodk. J. Steele	1er mai 1901	25 " ..	40 61
Pinette	Malcolm McLeod	3 jan. 1901	25 " ..	10 10
Pownal	M. M. Haley	13 oct. 1896	25 " ..	66 39
Pointe-Rouge	Arch. Smith	3 avril 1900	25 " ..	14 95
Baie Sainte-Marie	John Dickson	10 déc. 1896	25 " ..	12 50
Souris	Angus McDonald, caretaker	27 sept. 1894	25 " ..	
Rustico-Sud, Pont du Banc d'Huîtres	D. Gallant	23 fév. 1895	25 " ..	6 97
Stevens et Montague	Well'gt'n A. Johnston	3 mai 1900	25 " ..	
Rivière de l'Esturgeon	Bernard Kearney	18 sept. 1885	25 " ..	33 53
Tignish	A. J. Gaudet	28 août 1898	25 " ..	5 55
Rivière Vernon	W. M. Forbes	22 avril 1902	25 " ..	99 93
Ile Boisée	James Young	10 " 1899	25 " ..	35 89
			Total	1,049 48

RÉCAPITULATION.

Ontario		$ 3,540 04
Québec	$2,028.45 moins $92.73,	1,935 72
Nouvelle-Ecosse		4,227 79
Nouveau-Brunswick		924 72
Ile du Prince-Edouard		1,049 48
Total des droits de quaiage perçus et déposés au crédit du Receveur général		$ 11,677 75

A AJOUTER—Reçu par les capitaines de ports suivants, en sus de la rémunération allouée :—

Capitaine de port—Saint-Jean, Qué	$ 213 50		
" Sorel	39 50		
" Canso, N.-E	23 50		
" Hantsport, N.-E	50 75		
" Jetée Internationale, N.-E	319 00		
" St-Andrews, N.-B	1 00		
" Chemainus, C.-B	112 50		
" Comox, C.-B	6 50		
" Victoria, C.-B	113 50		
		879 75	
Recettes totales provenant des quais et ports		$ 12,557 50	

ANNEXE N° 10

Etat des droits perçus pour les marins malades pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Québec.	$ cts.
Gaspé	146 40
Montréal	7,745 98
Paspébiac	296 60
Percé	123 50
Québec	7,773 58
Rimouski	138 82
Saint-Armand	25 46
Saint-Jean	1,405 54
Sorel	.....
Stanstead	22 22
Trois-Rivières	553 88
Total	18,231 98
Nouveau-Brunswick.	
Bathurst	310 90
Campbellton	98 74
Chatham	1,323 28
Dalhousie	674 12
Moncton	1,353 64
Newcastle	645 98
Sackville	199 12
Saint-Jean	6,466 34
Saint-Stephen	102 44
Total	11,174 56
Nouvelle-Ecosse.	
Amherst	405 46
Annapolis	109 40
Arichat	55 80
Antigonish	4 76
Baddeck	26 30
Barrington	2 22
Canso	187 18
Digby	136 52
Halifax	11,303 34

Nouvelle-Ecosse—Suite.	$ cts.
Kentville	157 24
Liverpool	141 66
Lockeport	17 72
Lunenburg	523 00
Middleton	3 30
Sydney-Nord	975 40
Parrsboro'	1,033 46
Pictou	657 66
Port-Hawkesbury	156 51
Port-Hood	79 68
Shelburne	72 46
Sydney	4,675 20
Truro	1 94
Weymouth	170 80
Windsor	1,063 62
Yarmouth	612 72
Total	22,573 35
Ile du Prince-Edouard.	
Charlottetown	396 60
Summerside	53 44
Total	450 04
Colombie-Britannique.	
Nanaïmo	3,317 68
New-Westminster	90 10
Vancouver	2,330 44
Victoria	6,837 00
Total	12,575 22
Total	65,005 15
Moins—Remboursements	153 60
Grand total	64,851 55

ANNEXE N° 11.

SERVICE DES SIGNAUX.

QUÉBEC, 15 novembre 1903.

Comme les années précédentes, on a reçu des stations du bas du fleuve et du golfe des rapports faisant connaître la température, le vent, la condition et le mouvement de la glace pendant les mois d'hiver et de printemps, et indiquant, durant la saison de navigation, tous les vaisseaux arrivant et partant à mesure qu'ils étaient signalés à chaque station qu'ils passaient, y compris le détroit de Belle-Ile.

Du 1er au 20 avril, des rapports ont été transmis trois fois par semaine, et communiqués aux Chambres de Commerce de Montréal, Québec et d'Halifax, N.-E., aux journaux de Montréal et de Québec, à l'agent du ministère à Québec, à la douane et à l'agent d'immigration, aux agents des lignes de steamers, aux propriétaires de remorqueurs, aux pilotes faisant le service en aval et en amont de Québec, et à MM. H. Fry & Co., les agents des Lloyds à Québec.

A partir du 21 avril des rapports ont été reçus chaque jour et envoyés comme il est dit ci-dessus.

Le surintendant en chef de la station de quarantaine à la Grosse-Ile reçoit aussi tous les renseignements voulus concernant la température, le vent et l'arrivée de tous les vaisseaux transatlantiques ou étrangers.

Comme par le passé nous avons fourni aux agents à Anticosti, aux Iles de la Madeleine à Meat-Cove, C.-B., au Cap-Ray et au Cap Race, Terre-Neuve, à partir du 13 avril, d'es renseignements sur la température, le vent, le mouvement et la condition de la glace dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, pour la gouverne des navires.

Le médecin de la quarantaine à Rimouski reçoit un rapport de l'arrivée des paquebots, le nom de la station et l'heure du passage étant donnés quand le vaisseau a été signalé en premier lieu.

Des renseignements sur le vent, la tempéroture et la glace dans le voisinage d'Anticosti, des Iles de la Madeleine, de Meat-Cove, de l'Ile Saint-Paul et du Cap-Ray, Terre-Neuve, sont aussi envoyés à la Pointe-aux-Esquimaux durant le mois de mars, pour la gouverne des navires qui font la pêche au phoque.

Tous les rapports signalant l'arrivée des navires sont répétées à la Pointe-au-Père, afin que les pilotes soient promptement avisés de la chose.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. U. GREGORY,
Agent du ministère de la Marine et des Pêcheries.

PORT D'HALIFAX, N.-E.,

NAVIRES signalés durant

ANNÉE ET MOIS.	VAISSEAUX DE GUERRE ANGLAIS ET TRANSPORTS.			VAISSEAUX DE GUERRE ÉTRANGERS.			STEAMERS, 1RE CLASSE.			STEAMERS, 2ME CLASSE.		
	Signalés.	Arrivés.	Passés.	Signalés.	Arrivés.	Passés.	Signalés.	Arrivés.	Passés.	Signalés.	Arrivés.	Passés.
1902.												
Juillet	2	2	0	0	0	0	36	29	7	54	50	4
Août	1	1	0	2	2	0	13	13	0	52	52	0
Septembre	4	4	0	0	0	0	17	17	0	73	73	0
Octobre	0	0	0	0	0	0	20	20	0	54	53	1
Novembre	2	2	0	0	0	0	21	21	0	76	64	12
Décembre	0	0	0	0	0	0	45	45	0	77	60	17
1903.												
Janvier	0	0	0	0	0	0	32	32	0	54	46	8
Février	0	0	0	1	1	0	28	28	0	51	46	5
Mars	0	0	0	0	0	0	38	38	0	63	55	8
Avril	3	3	0	0	0	0	33	33	0	73	60	13
Mai	4	4	0	0	0	0	26	26	0	71	62	9
Juin	3	3	0	1	1	0	17	17	0	67	63	4
Totaux	19	19	0	4	4	0	326	319	7	765	684	81

A. E. SHAW, C.S.M.R.E.

CITADELLE, 14 octobre 1903.

SERVICE DES SIGNAUX.

l'exercice clos le 30 juin 1903.

Barques.			Barquettes.			Bricks.			Brigantins.			Goélettes à 3 mats ou portant des signaux particuliers.			Totaux mensuels,		
Signalées.	Arrivées.	Passées.	Signalées.	Arrivées	Passées.	Signalés.	Arrivés.	Passés.	Signalés.	Arrivés.	Passés.	Signalés.	Arrivées.	Passées.	Signalés.	Arrivés.	Passés.
4	4	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	97	86	11
2	1	1	4	3	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	75	73	2
1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	97	97	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	8	8	0	83	82	1
4	3	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	104	91	13
3	3	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	127	110	17
1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	87	79	8
7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	87	82	5
3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	107	99	8
0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	2	0	112	99	13
9	9	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	6	6	0	119	110	9
4	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	13	0	105	101	4
38	36	2	10	9	1	2	2	0	4	4	0	32	32	0	1200	1109	91

GEORGE BUTLER, LT. Q'M. R.E.,
Surintendant des signaux,
Halifax.

ANNEXE N° 12.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

BUREAU DU PRÉSIDENT,
OTTAWA, novembre 1904.

Au Sous-Ministre
de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur le service d'inspection des bateaux à vapeur pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

Ce rapport contient des relevés indiquant le nombre et les noms des steamers inspectés dans les diverses divisions, avec leur tonnage brut, et le montant des droits de tonnage et d'inspection perçus ; l'on y trouvera aussi le compte rendu des assemblées tenues par le bureau, un relevé des peines infligées pour violation de l'Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, l'énumération des accidents signalés dans les diverses divisions, et des tableaux indiquant les navires perdus ou impropres au service dans les différentes divisions et les nouveaux navires qui ont été ajoutés à notre marine.

En sus des bateaux à vapeur inspectés au port de Montréal, les appareils de hissage et les agrès servant au chargement et au déchargement ont été inspectés sur 436 navires par les inspecteurs de bateaux à vapeur de ce port.

Comme on le verra en faisant la comparaison avec les rapports antérieurs, le travail du personnel en général a considérablement augmenté, notamment dans la division d'Ontario-Ouest, où il a fallu nommer un autre inspecteur afin de répondre aux exigences du service.

Je regrette de dire que dans le cours de l'année dernière le ministère a perdu deux excellents fonctionnaires : M. P. D. Brunelle, inspecteur des coques pour Québec, qui s'est démis de ses fonctions à cause de son mauvais état de santé et de son grand âge, et M. W. L. Waring, inspecteur de chaudières et de machines pour Saint-Jean, N.B., qui est décédé le 1er juin.

M. Brunelle a été remplacé par M. Philippe Duclos, de Sorel ; comme il était impossible de nommer immédiatement un successeur à M. Waring, vu que l'on était alors à inspecter les navires, M. Esdaile, inspecteur pour Halifax, et M. Olive ont gracieusement consenti à faire les inspections voulues dans la division qui se trouvait sans titulaire.

NOMBRE de bateaux à vapeur en Canada, d'après les rapports des inspecteurs, et leur tonnage brut, pour l'exercice expiré le 30 juin 1903 ; aussi, nombre de navires inspectés, mais non enregistrés en Canada, pour le même exercice.

DIVISION.	Nombre total des bateaux à vapeur enregistrés en Canada.	Tonnage brut des bateaux à vapeur enregistrés en Canada.	Nombre de vapeurs inspectés mais non enregistrés en Canada.	Tonnage brut des vapeurs inspectés, mais non enregistrés en Canada.
Ontario-Ouest	450	95,783·00	35	18,052·00
Kingston	168	21,030·15	29	2,097·58
Montréal	212	24,517·00	1	1,387·00
Québec	162	42,144·00	Nil.	.....
Nouvelle-Ecosse	144	19,854·26	19	27,268·05
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	126	18,192·44	9	7,785·13
Colombie-Britannique et Territoire du Yukon	251	55,084·00	28	31,553·44
Manitoba et Territoires du Nord-Ouest	120	6,721·66	2	1,500·89
	1,633	283,326·51	123	89,644·09

NOMBRE de steamers du Canada inspectés et leur tonnage brut, avec le montant des droits perçus de ce chef, durant l'exercice expiré le 3 juin 1903.

DIVISION.	Nombre de steamers du Canada inspectés.	Tonnage brut des steamers du Canada inspectés.	Montant des droits perçus pour inspection des bateaux à vapeur.
			$ cts.
Ontario-Ouest	411	95,744·00	7,977 56
Kingston	167	21,357·45	2,138 93
Montréal	183	23,168·00	1,077 28
Québec	159	41,486·00	1,511 84
Nouvelle-Ecosse	116	15,293·86	3,552 90
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	104	11,635·13	1,891 04
Colombie-Britannique et Territoire du Yukon	246	54,979·64	7,596 13
Manitoba et Territoires du Nord-Ouest	74	5,579·27	428 24
Inspection de chalans de remorque	.....	.....	140 00
Brevets de mécaniciens	.....	.....	935 00
	1,460	269,243·35	27,248 92

ASSEMBLÉES DU BUREAU.

Une assemblée du Bureau des inspecteurs des chaudières et des machines fut tenue à Toronto le 11 décembre 1902, dans le but d'étudier et d'adopter une formule pour la détermination de la pression effective à permettre sur le nouveau type de foyers dentelés et cannelés " Brown-Purvis ". Nous en sommes venus à la conclusion que la meilleure formule à suivre était celle qu'on applique actuellement aux foyers de ce genre et qui répond à l'étalon adopté par la Chambre de Commerce Britannique. Les règles et règlements, tels que revisés, furent aussi mis à l'étude, et des formules y furent ajoutées pour la tension à permettre sur les tôles de revêtement pour les surfaces plates.

Le 18 mars 1903, une assemblée du Bureau des inspecteurs de coques fut convoquée à Québec dans le but d'examiner les aspirants à la charge d'inspecteur de coques devenue vacante par la démission de M. P. D. Brunelle. A cette assemblée, M. Philippe Duclos, de Sorel, passa un examen satisfaisant et fut subséquemment nommé à cette charge par arrêté de l'exécutif en date du 16 mai 1903, avec appointements de $1,100 par année.

Une assemblée du Bureau des inspecteurs des machines et des chaudières fut tenue à Montréal, le 5 mai 1903, afin d'examiner un aspirant à la charge d'inspecteur de chaudières et de machines. Le candidat échoua.

POURSUITES INTENTÉES ET AMENDES IMPOSÉES POUR VIOLATION DE L'ACTE D'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

Le ministère ayant été averti que le remorqueur *Spray*, de Montréal, avait violé l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur en transportant des passagers sans s'être pourvu du certificat voulu, une poursuite fut intentée contre les propriétaires du navire. Ces derniers s'avouèrent coupables et furent condamnés à une amende de $100, plus les frais. La somme fut payée et déposée au crédit du Receveur général le 15 août 1902.

29 septembre 1902.—Le steamer *Thistle*, de Dawson, T.Y., arriva à Whitehorse avec un plus grand nombre de passagers que ne le permettait son certificat d'inspection et sans avoir l'équipement voulu. Ces faits furent vérifiés par l'officier de douane et par la police au moment du débarquement. Ce navire avait quitté, paraît-il, ce port-là, le 19 du même mois, dans des conditions semblables. Le receveur des douanes imposa le maximum d'amende ($500) pour cette violation de la loi. La somme fut payée et déposée au crédit du Receveur général.

25 août 1902.—Une poursuite fut intentée contre le propriétaire du steamer *Rival*, de Kingston, parce que le navire avait transporté plus de passagers que ne le permettait son certificat d'inspection. Le prévenu s'avoua coupable et fut condamné à une amende de $100, plus les frais. La somme fut payée et transmise au ministère le 10 septembre 1902.

10 octobre 1902.—Le ministère fut averti qu'il y avait eu abordage entre les steamers à passagers *Argyle* et *Clipper* sur le lac des Bois, le 27 septembre. Comme il n'y avait pas d'officiers compétents à bord de l'*Argyle*, le propriétaire de ce navire fut poursuivi devant le magistrat de police de Portage-du-Rat. Le prévenu fut déclaré coupable et condamné à une amende de $100, plus les frais. La somme fut payée et remise au ministère le 11 mars 1903.

8 avril 1903.—Le propriétaire du remorqueur *Vigilant*, de Vanconver, fut poursuivi pour avoir transporté des passagers sans avoir le certificat voulu. Le procès eut lieu devant le juge Henderson, qui déclara le prévenu coupable et lui infligea une amende de $100. La somme fut payée et remise au ministère le 17 juin 1903.

ACCIDENTS.

Suit l'énumération des accidents qui sont survenus dans les diverses divisions pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903 :—

DIVISION D'ONTARIO OUEST.

4 avril 1902.—Le steamer *Seguin*, d'Owen-Sound, et le steamer des Etats-Unis *City of Venice* s'abordèrent près de Rondeau, sur le lac Erié ; le *City of Venice* sombra et trois de ses hommes d'équipage se noyèrent. Le *Seguin* se rendit avec les survivants à Cleveland, Ohio, où les avaries qu'il avait subies furent réparées.

5 octobre 1902.—Le dragueur *Sir Wilfrid* venait de quitter Toronto, traîné par le remorqueur *Mary* de Sarnia, lorsqu'une violente tempête s'éleva. Une voie d'eau se déclara dans le dragueur et il coula bas. Son équipage fut recueilli à bord du remorqueur.

24 janvier 1903.—Pendant que le steamer *Myles* était dans ses quartiers d'hiver, il fut partiellement détruit par le feu. Cause de l'incendie inconnue. Le steamer fut complètement réparé durant l'hiver.

30 mai 1903.—Pendant que le steamer *White Star*, de Montréal, naviguait dans les environs de Bronte, Ontario, le balancier de sa machine se brisa, et la bielle détruisit partie de la cabine; le cylindre et son couvercle furent aussi brisés. Le steamer fut conduit en remorque à Toronto et réparé.

1er juin 1903.—Pendant que le steamer *Orion*, de Kingston, naviguait sur le lac Erié, la courroie du tourillon de la manivelle de sa machine se brisa et les cylindres furent endommagés. Le steamer fut conduit en remorque à Toronto, où on lui fit les réparations nécessaires.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

18 juillet 1902.—Au moment ou le steamer *Konosha*, de Lindsay, qui était parti des Chutes Fénelon et se dirigeait vers Bobcaygeon, est arrivé à la hauteur de la Pointe aux Esturgeons, son arbre et le bâti de sa machine se sont brisés. Personne ne fut blessé. Le navire fut conduit en remorque à Lindsay, où on le répara.

8 octobre 1902.—Le chalan à vapeur *Alberta*, de Kingston, pendant qu'il était amarré au quai, à Trenton, attendant sa cargaison, fut totalement détruit par le feu. Cause de l'incendie inconnue. Aucune perte de vie.

12 octobre 1902.—Le chalan à vapeur *Owen*, de Chatham, au cours d'un voyage de Wellington à Kingston, fit naufrage sur la côte de Prince-Edward et se perdit complètement. L'équipage fut sauvé.

20 novembre 1902.—Le steamer *Bannockburn*, de Montréal, d'un tonnage brut de 1,620, quitta Fort-William et se dirigea vers Kingston, chargé de blé. Il a été vu pour la dernière fois par les officiers du steamer *Algonquin* dans la matinée du 21, sur le lac Supérieur, par un vent modéré, et l'on n'en a pas entendu parlé depuis. La chose est difficile à expliquer, car c'était un navire d'acier d'un type moderne et bien construit. On ne saura probablement jamais ce qu'il est devenu.

DIVISION DE MONTRÉAL.

22 août 1902.—Le steamer *Comet*, d'Ottawa, pendant qu'il naviguait sur le lac Témiscamingue, prit feu et fut échoué sur la rive, où il brûla jusqu'à la ligne de flottaison. Les flammes se répandirent si rapidement qu'aucun des hommes d'équipage n'a pu dire où le feu avait pris naissance ni indiquer la cause de l'incendie. Personne n'a péri.

4 mai 1903.—L'élévateur a grain *St. Lawrence No. 1*, en remontant le courant Ste-Marie, dans le port de Montréal, donna contre le coin du quai. Une voie d'eau se déclara dans sa proue et il sombra soudainement. Plusieurs tentatives ont été faites pour le renflouer, mais jusqu'ici l'on n'y a pas réussi, à cause de la force du courant. Pas de pertes de vies.

DIVISION DE QUÉBEC.

18 avril 1903.—Pendant que le steamer à aubes *Kathleen*, de Québec, était dans son quartier d'hiver, une voie d'eau se déclara dans sa coque et il sombra dans 30 pieds d'eau. Il fut cassé en deux et sa machine ainsi que sa boiserie furent endommagées. Il fut subséquemment renfloué, mais on le jugea hors de service.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE

Aucun accident n'a été signalé dans cette division.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

25 septembre 1902.—Le steamer *Star*, de Saint-Jean, pendant qu'il était mouillé dans son dock à l'extrémité nord du port de Saint-Jean, prit feu et se perdit complètement. Cause de l'incendie inconnue.

30 novembre 1902.—Le steamer *Jacques-Cartier*, de Charlottetown, au moment où il se trouvait près de Pugwash, sur la côte nord de la Nouvelle-Ecosse, fut surpris par une tempête et se perdit complètement. Personne n'a péri.

MANITOBA ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

28 novembre 1902.—Lors de l'incendie du chantier de bois de construction de la Compagnie dite *Rat Portage Lumber Company*, les navires suivants qui se trouvaient sur la cale de Norman, dans la ville de Portage-du-Rat, furent brûlés et se perdirent totalement, savoir : les steamers *Phantom*, *Kennina*, *Spray*, *Princess*, *Pearl*, *Day Star* et *Midge*.

COLOMBIE-BRITANNIQUE ET TERRITOIRES DU YUKON.

11 octobre 1902.—Le steamer *Venture*, de Victoria, C.B., du port brut de 655 tonneaux, au cours d'un voyage de la rivière Naas à la rivière Fraser, donna contre les récifs d'Hodgin, à la hauteur de Metlakatlha, C.B., fit eau et sombra. Il fut subséquemment renfloué et conduit en remorque à Victoria, où on le plaça dans un dock pour l'inspecter et le réparer. Voici les avaries qu'il avait subies : quille partie et bordages considérablement endommagés ; chaudières déplacées ; propulseurs et arbres brisés. Il fut réparé complètement et réinspecté, le 11 décembre, avant de reprendre son service.

9 avril 1903.—Le steamer *Victoria*, de Victoria, C.B., du port brut de 2,374 tonneaux, au cours d'un voyage du Détroit de Puget à Taku, par un temps très brumeux, échoua sur l'île aux Petits Bambous, dans le golfe de Pé-tché-li, Chine septentrionale, et se perdit totalement. Il n'y eut aucune perte de vie. Le capitaine fut censuré par les commissaires enquêteurs pour ne pas avoir jeté la sonde plus souvent.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

EDWARD ADAMS,
Président du Bureau d'inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Snowstorm	Remorq...	3 juillet..	17	6 36	A hélice, baie de Toronto.
Winona	Passagers.	8 " ..	231	26 48	" Port-Stanley et environs.
International	Trav. d.w.	9 " ..	851	.....	A hélices jumelles, Sarnia et Pt-Huron.
Delila	Yacht ...	Non émis	4	.... ..	A hélice, rivière St-Clair.
Winslow	Remorq...	" .	353	33 24	" lacs.
Abino	Rem. de p.	15 juillet..	8	5 64	" lac Ontario.
Maid of the Mist	80	15 " ..	62	9 96	" rivière Niagara.
Hope	300	16 " ..	170	21 60	" Buffalo et Fort-Erié.
Chas. E. Armstrong	Remorq...	17 " .	49	8 92	" canal Welland.
A. D. Cross	" ..	17 " ..	47	8 76	" "
Escart	" ..	17 " ..	40	8 20	" "
Maggie R. Mitchell	" ..	17 " ..	40	8 20	" "
Mary R	" .	17 " ..	44	8 52	" "
Golden City	" ..	17 " ..	35	7 80	" "
Augusta	" .	18 " ..	57	9 56	" "
Maggie A. Bennett	" ..	18 " ..	34	7 72	" "
F. B. Bradey	" ..	18 " ..	29	7 32	" "
Meteor	" ..	19 " ..	47	8 76	" "
Nellie Bly	Rem. de p.	19 " ..	13	6 04	" lac Ontario.
Alert	"	19 " ..	47	8 ,6	" canal Welland.
Nautilus	" de p.	19 " ..	9	5 72	" lac Ontario.
Nellie H	"	Non émis.	25	7 00	" rivière Détroit.
Scotia	Passagers.	" .	13	6 04	" "
W.E.C.U	Yacht....	" .	6	5 48	" "
Menew	Fret.....	25 juillet..	109	13 72	" baie d'Hudson.
Advance	10	12 août...	1,031	90 48	" Duluth et Montréal.
Arctic	Fret.....	19 " ..	101	13 08	" lac Ontario.
D. W. Crow	Remorq ..	Non émis.	27	7 16	" Chatham et environs.
City of Dresden	100	22 août...	194	23 52	" Windsor et lac Erié.
Frank G. McAulay	Rem	26 " ..	43	8 44	" lac Huron.
Winnie	"	26 " ..	14	6 12	" "
Thistle	" d. p.	26 " ..	36	7 88	" "
A. Chambers	" .	27 " ..	23	6 84	" "
Earl	" .	27 " ..	18	6 44	" "
Mabel M	"	Non émis.	7	5 56	" "
*Mary Arnott	"	27 août...	8	11 28	" "
John Logie	" de p.	28 " ..	37	7 96	" "
R. H. Dobson	" .	28 " ..	44	8 52	" "
Onward	" .	29 " ..	22	6 75	" "
Jno R. Arnoldi	Dragueur.	Non émis.	116	14 28	Port de Goderich.
Huron	Remorq ..	30 août...	55	9 40	A hélice, lac Huron.
Evelyn	" de p.	30 " ..	32	7 56	" "
Sir Wilfrid	Dragueur.	Non émis.	399	36 92	A sombré sur le lac Ontario.
W. M. Gorman	Rem. de p.	9 sept ...	28	7 24	A hélice, lac Erié.
The Belle	" .	9 " ..	31	7 48	" "
Belle	" .	10 " ..	16	6 28	" "
Hazard	" .	10 " ..	34	7 72	" "
Eleanor	" .	11 " ..	26	7 10	" "
City of Ladysmith	" .	11 " ..	35	7 80	" "
Wm. Wilson	" .	11 " ..	12	5 96	" "
Lena	" .	12 " ..	14	6 12	" "
Maxie	" .	12 " ..	16	6 28	" "
Electric	Yacht....	13 " ..	49	8 92	" lac Ontario.
Lansdowne	210	22 " ..	1,571	133 68	A aubes, Windsor et Détroit.
Huron	245	22 " ..	1,052	92 16	A hél. jum. "
Great Western	200	24 " ..	1,080	94 40	A aubes "
**Ranger	Remorq ..	25 " ..	8	16 92	A hélice, rivière Détroit.
City of Mt. Clemens	Fret.....	7 oct	102	13 16	" lacs.
Eagle	40	7 " ..	. 12	5 96	" Pointe-Edouard et Pt-Huron.
Comfort	40	8 " ..	14	6 12	" Détroit et rivière St-Clair.

*Droits pour 1901 et 1902. **Droits pour 1900, 1901 et 1902.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honorairas d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Willie Scagel	Remorq	9 oct	22	6 76	A hélice, Wallaceburg et environs.
Louisa	Yacht	Non émis.	13	6 04	" "
Harry Sewell	Remorq	10 oct	25	7 00	" "
E. G. Ashley	"	Non émis.	10	5 80	" "
Eima	"	"	6	5 48	" Chatham et environs.
Gordon Brown	Rem. de p.	18 nov	33	7 64	" lac Erié.
Enterprise	"	19 "	18	6 44	" "
Uncle Tom	"	17 "	8	5 72	" "
Jubilee	"	20 "	10	5 80	" "
Swan	"	20 "	14	6 12	" "
May B.	"	20 "	10	5 80	" "
		1904.			
Lakeside	524	16 mars	348	35 84	" lac Ontario.
Macassa	616	21 "	459	44 72	" jumelles, Hamilton et Toronto.
Ontario	500	25 "	1,615	137 20	A aubes, Windsor et Détroit.
Michigan	500	25 "	1,730	146 40	" " "
Walter H. Stone	Rem. de p.	26 "	35	7 80	A hélice, lac Erié.
Melbourne	125	2 avril	894	.....	" Toledo et Montréal.
Erin	Fret	2 "	651	57 08	" tous les lacs et rivières.
Seguin	20	3 "	818	73 44	" Québec et Duluth.
Iroquois	10	6 "	2,359	196 72	" Prescott et Duluth.
Dan'l Lamb	Dragueur.	6 "	253	25 24	Port de Toronto.
Acacia	Fret	9 "	107	16 54	A hélice, lac Ontario.
Arabian	12	9 "	1,073	93 84	" Québec et Duluth.
Lillie Smith	Fret	Non émis.	275	27 00	" " "
Monarch	345	11 avril	2,017	169 36	" Windsor "
Huronic	563	11 "	3,330	274 40	" " "
United Empire	357	13 "	1,961	164 88	" " "
Manitou	254	15 "	470	45 60	" lac Huron et baie Georgienne.
Persia	150	17 "	757	68 56	" Montréal et Hamilton.
Ocean	125	17 "	684	62 72	" " et Sarnia.
Cuba	125	17 "	931	82 48	" " "
Orion	Fret	20 "	846	72 68	" tous les lacs et rivières.
Myles	"	20 "	1,199	.....	" " "
Tecumseh	"	21 "	840	72 20	" " "
Winona	230	22 "	231	26 48	" lac Erié et environs.
Spartan	400	27 "	946	.....	A aubes, Montréal et Hamilton.
Corsican	400	27 "	946	.....	" " "
Clark Bros	200	27 "	92	12 36	A hélice, Hamilton et Whitby.
Lake Michigan	Fret	2 mai	573	.....	" tous les lacs et rivières.
Chicora	872	4 "	931	.....	A aubes, lac Ontario.
Chippewa	2,000	4 "	1,514	.....	" "
Corona	1,000	4 "	1,274	.....	" "
Ongiara	244	5 "	98	.....	A hélice, rivière Niagara.
Mazeppa	Passagers.	Non émis.	146	.....	" Port-Arthur et environs.
Norseman	Fret	11 mai	620	.....	" Duluth et Prescott.
Balize	Remorq	14 "	250	.....	" lacs.
City of Chatham	627	14 "	341	35 28	" Chatham et Détroit.
Primrose	900	15 "	189	.....	A aubes, baie de Toronto.
Luella	110	15 "	38	.....	A hélice "
Mayflower	900	15 "	189	.....	A aubes "
Shamrock	412	15 "	154	.....	" "
Ada Alice	125	15 "	60	.....	A hélice "
Modjeska	801	16 "	678	62 24	" jumelles, Toronto et Hamilton.
Island Queen	140	18 "	23	.....	A hélice, baie de Toronto.
Toronto	1,000	18 "	2,779	.....	A aubes, Toronto et Prescott.
Ojibway	400	18 "	194	.....	A hélice, Pte-Iroquois et Killarney.
Kingston	1,000	18 "	2,925	.....	A aubes, Toronto et Prescott.
White Star	Passagers.	Non émis.	451	.....	" lac Ontario.
Garden City { Cabotag.	760	20 mai	637	.....	" "
Garden City { Lac	514				

BATEAUX à vapeur inspectés.—Division d'Ontario-Ouest—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Fin.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1904.		$ c.	
Cleopatra	Yacht.	23 mai	164	.....	A hélice, lac Huron.
Pappoose	168	29 "	57	.....	" rivière Détroit
Lincoln { Cobotage	496	29 "	337	.....	" Sarnia et ports du lac Erié.
Lincoln { Lac	354				
Simla	Fret	1er juin	1,490	.....	" lacs et rivières.
Kathleen	220	9 "	110	.....	" baie de Toronto.
Boscobel	Remorq'r.	Non émis.	617	.....	" lacs.
Tepiakam	R. pêche	13 juin	29	.....	" lac Huron.
Sarnia	Remorq'r.	15 "	85	.....	" "
Argyle	"	Non émis.	41	.....	" "
Florence	"	15 juin	113	.....	" "
Ariadne	R. pêche	16 "	38	.....	" "
B. W. Aldrich	Remorq'r.	16 "	41	.....	" "
Hiawatha	300	17 "	163	.....	" rivières St-Clair et Détroit.
Juno	Fret	Non émis.	288	.....	" lacs et rivières.
Hiawatha	Yacht	19 juin	46	.....	" baie de Toronto.
Sagnian	Remorq'r.	25 "	357	.....	" lacs.
Pittsburg	500	26 "	1,349	.....	A aubes, Buffalo et Saut.
Lurline	Yacht	26 "	66	.....	A hélice, rivière Détroit.
Lansdowne	T. wagons	Non émis.	1,571	.....	A aubes, Windsor et Détroit.
Arlington	Passagers.	"	23	.....	A hélice, baie de Toronto.
Total	.....	.....	55,672	3,030 95	

JOHN DODDS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés à l'étranger, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut	Droits de tonnage et honoraires d'inspect. payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Grace Donner	200	10 juil.	66	.....	A hélice, Sarnia et Port-Huron.
Harley	25	11 "	24	.....	" Marysville et Ile aux Cerfs.
Luna	450	22 "	143	.....	" rivière Détroit.
Hattie	200	22 "	67	.....	" "
Fortune	502	4 août	200	.....	" Pointe aux Iroquois et Thessalon.
Louise	.....	Non émis.	84	.....	" lac Erié.
Victoria	250	16 sept.	192	.....	" Windsor et Détroit.
Michigan Central	281	16 "	1,522	.....	A aubes "
Transfer	233	17 "	1,511	.....	" "
Transport	256	19 "	1,595	.....	" "
Welcome	266	8 oct.	213	.....	A hélice, rivière Détroit.
Niagara	349	3 déc.	213	.....	" Buffalo et Fort-Erié.
Ariel	226	9 "	202	.....	" Walkerville et Détroit.
Omar D. Conger	575	30 "	196	.....	" rivière Détroit.
		1904.			
Shenango No. 1	950	6 mars	1,942	163 36	(3) hélices, lacs et rivières.
City of Toledo	.....	Non émis.	1,004	88 32	A aubes, rivière Détroit.
Garland	.....	"	248	27 84	A hélice "
Sappho	.....	"	224	25 92	" "
Promise	.....	"	473	45 84	" "
Excelsior	.....	"	229	26 32	" "
Pleasure	.....	"	490	47 20	" "
Grace Donner	.....	"	66	.....	" Sarnia et Port-Huron.
Wyandotte	904	12 mai	320	33 60	" rivière Détroit.
Frank E. Kirby	975	13 "	533	50 64	A aubes, lac Erié et rivière Détroit
Arundell	.....	Non émis.	339	35 12	A hélice, lacs et rivières.
Darius Cole	1,088	27 mai	538	51 06	A aubes, Buffalo et Crystal-Beach.
Tashmoo	.....	Non émis.	1,345	115 52	" rivière Détroit.
Greyhound	.....	"	1,392	119 36	" "
Columbia	.....	"	969	85 44	A hélice, "
Idlewild	800	28 mai	363	37 07	A aubes, Buffalo et Crystal-Beach.
Owana	1,066	29 "	747	67 76	" rivière Détroit.
James Beard	.....	Non émis.	87	.....	A hélice, Sarnia et Port-Huron.
Hattie	200	25 juin	67	10 36	" " Détroit.
Total	.....	.....	17,604	1,030 73	

JOHN DODDS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspect. payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Hackett	Dragueur	Non émis.	96	12 68	Dragueur, port de Penetang.
Maud	40	1er juil.	40	8 20	A hélice, Penetang et Pointe-aux-Barils.
W. J. Strong	Remorq. .	1er "	41	8 28	" " "
Shawanaga	"	2 "	96	12 68	" baie Georgienne.
Topsy yacht	"	2 "	9	5 72	" "
Torpedo	"	Non émis.	8	5 64	" "
Odessa yacht	"	2 juil.	12	5 96	" "
Mayflower	35	2 "	26	7 08	" Waubaushene et Pointe-aux-Barils.
J. C. Else	Remorq. .	3 "	33	7 64	A aubes " et environs.
Eagle	"	Non émis.	10	5 80	A hélice, baie Georgienne.
Waubaushene	"	3 juil.	97	12 76	" "
Stilletto	20	3 "	14	6 12	" Waubaushene et Pte-aux-Orignaux
Lillian	Remorq ..	4 "	5	5 40	" baie Georgienne.
Conqueror	"	4 "	25	7 00	" "
Sea Gull	"	4 "	9	5 72	" "
Bruce	"	4 "	16	6 28	" "
Lady of the Lake	Fret.	Non émis.	47	8 76	" "
Venetta	Yacht....	11 juillet.	31	7 48	" "
Viola	"	11 "	68	10 44	" "
Canada	512	12 "	312	32 96	" " et environs.
J. H. Jones	250	12 "	152	20 24	" " lac Huron.
Myron B.	Yacht....	Non émis.	.....	.....	" Little-Current et environs.
*R. C. Britton	Fret.	17 juillet.	213	44 08	" Duluth et Prescott.
United Lumbermen	"	17 "	399	36 92	" " Québec.
Edna	110	18 "	55	9 40	" Penetang et Pointe-aux-Barils.
Bertha	36	18 "	18	6 44	" " "
Bobs	40	18 "	38	8 04	" " "
Lorna Doone	26	19 "	26	7 08	" Pte-aux-Barils et riv. de la Lune.
Geraldine	40	19 "	65	10 28	" Penetang et Pointe-aux-Barils.
Marie	Remorq ..	19 "	12	5 96	" Parry-Sound et environs.
Pearl	21	19 "	6	5 48	" lac Mill.
Emma	250	21 "	146	19 68	" Penetang et Pointe-aux-Barils.
Pilot	Remorq ..	21 "	70	10 60	" baie Georgienne.
Carlton	"	21 "	8	5 64	" "
†Albani	Yacht....	21 "	5	16 20	" "
Maggie May	Rem. de p.	22 "	46	8 68	" "
Herold Gauthier	" ..	Non émis.	9	5 72	" "
Jas. Playfair	" ..	" ..	26	7 08	" "
Primrose	" ..	23 juil.	23	6 84	" "
W. S. Oldfield	Remorq ..	Non émis.	15	6 20	" "
Ophir	Yacht....	24 juillet.	11	5 88	" "
Halcro	"	24 "	8	5 64	" "
Dorothe	"	24 "	8	5 64	" "
Onagonah	"	26 "	19	6 52	" lacs Muskoka.
Charlie M	32	28 "	50	9 00	" "
Jennie Wilson	Remorq ..	28 "	7	5 56	" "
Ontario	"	28 "	11	5 88	" "
Llano	Yacht....	Non émis.	14	6 12	" "
Rosseau	Remorq ..	" ..	53	9 24	" "
Kestrel	Yacht....	29 juillet.	7	5 56	" "
Queen of the Isles	Remorq ..	29 "	40	8 20	" "
Wapenao	Yacht....	29 "	5	5 40	" "
Fidelia	"	29 "	9	5 72	" "
Theresa	Remorq ..	30 "	26	7 08	" "
Iagara	Yacht....	30 "	7	5 56	" "
Secret	"	30 "	9	5 72	" "
Kacymo	"	30 "	9	5 72	" "
Ethel May	Remorq ..	30 "	13	6 04	" "
Devenish	Yacht. ..	31 "	3	5 24	" "
Islander	107	31 "	165	21 20	" "

* Droits pour 1901 et 1902. † Droits pour 1900, 1901 et 1902.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

CHAUDIERES ET MACHINES—*Suite.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspect. payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Florence Main	100	31 juillet.	79	11 32	A hélice, lacs Muskoka.
Ina	Yacht	31 "	14	6 12	" "
Manolia	"	31 "	6	5 48	" "
Flyer	18	1er août.	4	5 32	" "
Allena May	Remorq	1er "	16	6 28	" "
Puritan	Yacht	1er "	6	5 48	" "
Niska	"	2 "	9	5 72	" "
C. W. Chamberlain	Fret	7 "	385	35 80	" tous les lacs et rivières.
Maggie McLean	Remorq	13 "	37	7 96	" rivière des Français
S. R. Norcross	"	13 "	20	6 60	" " "
Evelyn	"	14 "	85	11 80	" baie Georgienne.
Coponaning	"	14 "	18	6 44	" rivière des Français
Ottawa	8	18 "	2431	202 48	" Québec, Duluth et Chicago.
Minnette	Yacht	Non émis.	4	5 32	" lac des Baies.
Equal Rights	"	22 août.	6	5 48	" " "
Dolly Gray	"	Non émis.	5	5 40	" " "
Phoenix	Remorq	23 août.	29	7 32	" Huntsville et environs.
Empress Victoria	100	23 "	106	16 48	" " "
Joe	40	23 "	57	9 56	" " "
Lady of the Lake	Remorq	25 "	10	5 80	" lac des Baies.
Mary Louise	40	25 "	64	10 12	" " "
Gem	40	25 "	9	5 72	" Huntsville et environs.
Wanda	Yacht	26 "	12	5 96	" lacs Muskoka.
Osso	"	27 "	6	5 45	" " "
Algoma	"	27 "	5	5 40	" " "
Lady of the Lake	"	28 "	7	5 56	" " "
Bella Vista	"	28 "	5	5 40	" " "
Sky Pilot	"	Non émis.	5	.....	" " "
Anchora	"	28 août.	6	5 48	" " "
Glad Tidings	10	30 "	10	5 80	" lac aux Hirondelles.
Lady Franklin	20	30 "	5	5 40	" " "
Ella	40	30 "	15	6 20	" Simcoe et lacs Couchiching.
Agnes	Passagers.	Non émis.	14	6 12	" Pointe Roaches et Belle Ewart.
Minota	Yacht	2 sept.	29	7 32	" Simcoe et lacs Couchiching.
Annie C. Hill	"	2 "	14	6 12	" " "
City of Windsor	207	2 "	511	48 88	" Collingwood et Saut-Ste-Marie.
City of Owen Sound	250	20 "	754	68 32	A aubes, Collingwood et Saut-Ste-Marie.
J. V. O'Brien	Passagers.	Non émis.	59	9 72	A hélice, Killarney et Collingwood.
Gertie C	Remorq	24 sept.	15	6 20	" baie Georgienne.
Lizzie May	Rem. de p.	8 oct.	18	6 44	" lac Huron.
Osprey	"	9 "	42	8 36	" " "
Edna Ivan	10	9 "	54	9 32	" Little-Current et île Cockburn.
John McKay	Rem. de p.	Non émis.	34	7 72	" lac Huron.
Elite	"	"	22	6 76	" " "
Vixen	"	10 oct.	68	10 44	" " "
Algoma	650	13 "	157	20 56	" Pointe-Iroquois et Bruce-Mines.
W. A. Rooth	Remorq	13 "	52	9 16	" Saut-Ste-Marie et environs.
Glyn	"	14 "	20	6 60	" rivière du Saut-Ste-Marie.
J. L. Beckwith	"	Non émis.	61	9 88	" " " "
Iota	"	15 oct.	6	5 48	" " " "
W. J. Smith	"	17 "	26	7 08	" " " "
E. P. Sawyer	"	17 "	52	9 16	" " " "
Bertha Endress	"	18 "	32	7 56	" " " "
Killarny Belle	"	Non émis.	28	7 24	" chenal du Nord.
N. Dyment	"	"	59	9 72	A hélices jumelles, chenal du Nord.
Viper	"	"	34	7 72	A hélice, chenal du Nord.
Annie Moiles	25	21 oct.	71	10 68	" Killarney et Saut-Ste-Marie.
Jas. McKeon	Remorq	Non émis.	36	7 88	" rivière de l'Aveugle et environs.
Espanola	21	22 oct.	7	5 56	" rivière des Espagnols et environs.
Fanny Arnold	31	23 "	73	10 84	" Killarney et Saut-Ste-Marie.
P. S. Heidsordt	Remorq	23 "	45	8 60	" chenal du Nord.
Stella	Rem. de p.	23 "	16	6 28	" " "
Albert Wright	12	23 "	29	7 32	" Thessalon et Little-Current.

BATFAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Surprise	Rem. de p.	24 oct.	19	6 52	A hélice, chenal du Nord.
Scotch Thistle	27	25 "	17	6 36	" Killarney et rivière de l'Aveugle.
Myron B	Yacht	Non émis.	...	...	" Little-Current et environs.
E. Blake	Remorq	27 oct.	22	6 76	" chenal du Nord.
Fred Davidson	40	27 "	43	8 44	" Killarney et Saut-Ste-Marie.
* Ethel	Rem. de p.	Non émis.	13	12 08	" chenal du Nord.
Everard	"	28 oct.	25	7 00	" "
J. G. Gidley	20	28 "	57	9 56	" Killarney et Saut-Ste-Marie.
Lillie	Remorq	28 "	50	9 00	" chenal du Nord.
Welcome	"	Non émis.	21	6 68	" "
Gypsy	10	31 oct.	11	5 88	" Killarney et Saut-Ste-Marie.
Cynthia	Rem. de p.	1er nov.	35	7 80	" baie Georgienne.
Molly S	29	1er "	45	8 60	" Killarney et Saut-Ste-Marie.
Magnolia	Remorq	2 déc.	367	34 36	" baie Georgienne.
Metamora	"	2 "	239	24 12	" "
Margherita	Yacht	2 "	31	7 48	" "
Menodora	Remorq	Non émis.	73	10 84	" "
Minitaga	"	3 déc.	73	10 84	" "
Reginald	"	5 "	186	19 88	" "
		1904.			
Rosedale	8	21 mars.	1,507	128 56	" Duluth et Prescott.
Algonquin	13	21 "	1,806	152 48	" " "
Annie M	Rem. de p.	26 "	33	7 64	" baie Georgienne.
Orcadia	"	26 "	26	7 08	" "
Alice G	"	26 "	36	7 88	" "
Dalton McCarthy	"	26	54	9 32	" "
Beatrice M	"	26 "	36	7 88	" "
Severn	Remorq	Non émis.	44	8 52	" port de Collingwood.
Midland Queen	18	28 mars.	1,993	167 44	" Duluth et Prescott.
Minnie M	468 L. / 598 R.	1er avril.	613	57 04	" Toledo et Saut-Ste-Marie.
King Edward	337	1er "	571	53 68	A aubes, " "
H. R. Dixon	300	1er "	483	46 64	A hélice, hav. de la Pénins'le et Collingw'd
Ossifrage	447 L. / 550 R.	2 "	632	58 56	" Michipicoten et Saut-Ste-Marie.
Harold B. Phillips	Remorq	2 "	66	10 28	" Saut-Ste-Marie et environs.
Philadelphia	40	3 "	148	19 84	" Montréal et Duluth.
C. E. Ainsworth	Rem. de p.	3 "	76	11 08	" lac Supérieur.
Captain Jim	"	3 "	58	9 64	" "
General Weitzel	Remorq	4 "	32	7 56	" Saut-Ste-Marie et environs.
Commodore	"	4 avril.	40	8 20	" " "
W. J. Emerson	Rem. de p.	4 "	28	7 24	" lac Supérieur.
Imperial	Remorq	4 "	36	7 88	" Saut-Ste-Marie et environs.
Gordon Gauthier	Rem. de p.	4 "	26	7 08	" lac Supérieur.
R. A. McLean	Remorq	4 "	30	7 40	" Saut-Ste-Marie et environs.
Telegram	200	6 "	198	23 84	" Collingwood et Saut-Ste-Marie.
Majestic	631	8 "	1,578	134 24	" Fort-William et Windsor.
Germanic	502	8 "	1,014	89 12	" Collingwood et Duluth.
City of Collingwood	364	8 "	1,387	118 96	" " "
City of Midland	385	8 "	974	85 92	" Collingwood et Saut-Ste-Marie.
Athabasca	500	9 "	2,269	189 52	" Owen-Sound et Fort-William.
Manitoba	500	9 "	2,616	217 28	" " "
Atlantic	300	9 "	683	62 64	" Collingwood et Saut-Ste-Marie.
Harrison	Remorq	9 "	150	17 00	" baie Georgienne.
Thomas Maitland	"	9 "	107	13 56	" "
Agnes	"	10 "	23	6 84	" "
Alberta	500	11 "	2,282	190 56	" Owen-Sound et Fort-William.
Arbutus	Remorq	Non émis.	49	8 92	" baie Georgienne.
R. J. Morrell	Rem. de p.	13 avril.	40	8 20	" "

* Droits pour 1901 et 1902.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1904.		$ c.	
Primrose	Rem. de p.	13 avril.	23	6 84	A hélice, baie Georgienne
Jas. Playfair	"	Non émis.	26	7 08	" "
Maggie May	"	13 avril.	46	8 68	" "
Laura M.	"	Non émis.	18	6 44	" "
Onaping	Remorq..	14 avril.	256	25 48	" "
City of Toronto	394	14 "	782	70 56	A aubes, Penetang et Saut-Ste-Marie.
Britannic	273	14 "	428	42 24	" Collingwood et Saut-Ste-Marie.
B. M. Fraser	Remorq..	14 "	50	9 00	A hélice, baie Georgienne.
D. R. Van Allen	Fret	15 "	318	30 44	" Duluth et Montréal.
Traveler	Remorq..	Non émis.	438	40 04	" baie Georgienne.
Dragueur No. 9	Dragueur.	23 avril.	187	19 96	Dragueur, port de Midland.
Rover	Remorq..	23 "	51	9 08	A hélice, "
Caroline	" ..	Non émis.	12	.....	" baie Georgienne.
Lilly	" ..	24 avril.	22	6 76	" port de Victoria.
Charlton	" ..	4 mai.	389	36 12	" baie Georgienne.
J. V. O'Brien	25	28 avril.	59	9 72	" "
Heather Belle	Rem. de p.	28 "	20	6 60	" "
James Norris	Remorq..	28 "	50	9 00	" "
W. H. Seymour	" ..	7 mai.	85	.....	" "
Shamrock	Rem. de p.	Non émis.	14	.....	" lac Supérieur.
Tecumseh	Remorq..	"	10	.....	" chenal du Nord.
Dolphin	" ..	14 mai.	24	.....	" lac Huron.
Saucy Jim	" ..	21 "	93	.....	" baie Georgienne.
Dragueur Frank	Dragueur.	22 "	185	.....	Dragueur, Owen-Sound.
Port Elgin Queen	Remorq..	22 "	37	.....	A hélice, " "
Ripple	" ..	Non émis.	15	.....	" baie Georgienne.
Sandford	" ..	26 mai.	56	.....	" "
W. E Gladstone	" ..	26 "	59	.....	" "
Annie Siemon	" ..	27 "	19	.....	" "
Mills	Rem. de p.	Non émis.	11	.....	" lac Manitou.
J. H. Jones	Passagers.	"	152	.....	" baie Georgienne et lac Huron.
Clucas	Rem. de p.	4 juin	28	.....	" lac Huron.
John Haggart	235	8 "	202	.....	" Bruce-Mines et Saut-Ste-Marie.
Ripple	Remorq..	Non émis.	5	.....	" rivière du Saut-Ste-Marie.
Islander	" ..	" "	6	.....	" " " "
Ahmic	40	17 juin.	43	.....	" lacs Muskoka.
Priscilla	Yacht	17 "	20	.....	" "
Comet	Remorq..	17 "	20	.....	" "
Charlie M	32	17 "	50	.....	" "
Medora	360	18 "	377	.....	" "
Islander	107	18 "	165	.....	" "
Queen of the Isles	Remorq..	18 "	40	.....	" "
Constance	40	18 "	52	.....	" "
City of Bala	Remorq..	18 "	74	.....	" "
Bertha May	" ..	18 "	20	.....	" "
Muskoka	301	18 "	197	.....	" "
Nipissing	Passagers.	Non émis.	275	.....	A aubes "
Niska	Yacht	19 juin.	9	.....	A hélice "
Mink	40	19 "	56	.....	" "
Gravenhurst	Remorq..	19 "	29	.....	" "
Nymph	40	19 "	29	.....	" "
Kenozha	289	19 "	225	.....	" "
Nymoca	Remorq.	19 "	25	.....	" "
Wanita	109	20 "	44	.....	" chutes de Burks et port d'Ahmic
Emulator	Remorq..	Non émis.	25	.....	" " " et environs.
Glenrosa	" ..	20 juin.	63	.....	" rivière Maganetawan.
Wenonah	102	20 "	161	.....	A aub. et hél., ch. de Burks et P.d'Ahmic
Lorna Doone	Yacht	22 "	5	.....	A hélice, Orillia et environs.
Soncil	"	22 "	14	.....	" " "
Islay	348	22 "	175	.....	" lac Simcoe et tributaires.
Longford	150	22 "	53	.....	" " "
Ella	40	22 "	15	.....	" " "
Dragueur Simcoe	Dragueur.	Non émis.	.....	.....	Dragueur, "

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest.—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Fin.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1904.			
Lake	Remorq..	Dragueur.	13	.....	A hélice, lac Simcoe et ses tributaires.
J. C. Else	"	23 juin...	33	.....	A aubes, Waubaushene et environs.
Eagle	"	23 " ..	10	.....	A hélice, baie Georgienne.
City Queen	40	24 " ..	69	.....	" Penetang et Pointe-aux-Barils.
Stilletto	Passagers.	Non émis.	14	.....	" Midland et environs.
Creole	Remorq..	24 juin...	21	.....	" baie Georgienne.
Clipper	"	Non émis.	46	.....	" " "
United Lumbermen	Fret.. ...	"	399	.....	" Duluth et Québec.
Voyageur	Yacht....	25 juin...	44	.....	" baie Georgienne.
Mayflower	Passagers.	Non émis.	26	.....	" Waubaushene et Pointe-aux-Barils.
D. L. White	Remorq..	26 juin...	56	.....	" baie Georgienne.
Masonic	38	26 " ..	39	.....	" Penetang et Pointe-aux-Barils.
Mabel, G	Yacht....	27 " ..	10	.....	" baie Georgienne.
Torpedo	Remorq..	27 " ..	8	.....	" " "
Penetang	15	27 " ..	102	.....	" Penetang et Byng-Inlet.
John Lee, sr.	200 Lac... 291 Cabot.	27 juin..	88	.....	" Collingwood et Penetang.
Home Rule	Yacht....	27 " ..	3	.....	" baie Georgienne.
Dragueur Hackett	Dragueur.	29 " ..	96	.....	Dragueur, port de Penetang
W. J. Strong	Remorq..	29 " ..	41	.....	A hélice " "
Waubaushene	"	29 " ..	97	.....	" baie Georgienne.
Minnicog	40	29 " ..	35	.....	" Penetang et Pointe-aux-Barils.
Sweet Mary	Remorq...	29 " ..	13	.....	" baie Georgienne.
Odessa Yacht	Passagers.	Non émis.	12	.....	" Honey-Harbour et environs.
Beaver	Remorq...	29 juin...	29	.....	" baie Georgienne.
Maud	28	29 " ..	40	.....	" Penetang et Pointe-aux-Barils.
Topsy Yacht	Passagers.	Non émis.	9	.....	" Penetang et environs.
Lilly May	Remorq...	" ..	10	.....	" baie Georgienne.
Lillian	"	30 juin...	5	.....	" " "
C. W. Chamberlain	Fret.....	Non émis.	385	.....	" tous les lacs et rivières.
Shawanaga	Remorq...	30 juin...	96	.....	" baie Georgienne.
Total			400 72	$3,883 56	

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés à l'étranger, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.—Division d'Ontario-Ouest.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et d'inspection payés.	Classe du navire et où employé.
		1903.			
International	300	15 oct	144	.....	A hélice, Mills Bay et Thessalon.
		1904.			
Benton	20	9 mai....	304	32 32	" Buffalo et Fort-William.
Total			448	$32 32	

E. W. McKEAN, *inspecteur de bateaux à vapeur.*
Toronto, Ont.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Tonnage brut.	Tonnage officiel.	Observations. — Cause de la non-insp. et classe du bateau.	
St. George	21	14	A hélice, remorqueur.	Inspectés depuis le 30 juin 1903.
John Hanlan	37	25	" passagers.	
Gordon Jerry	124	84	" fret.	
Oriole	75	48	" passagers.	
Rambler	6	4	" remorqueur.	
Sea King	26	17	" remorq. de pêche.	
W. H. Siebold	22	15	" "	
Helen S	86	58	" "	
James Storey	49	33	" "	
Hugh S.	24	16	" "	
Southwood	19	13	" "	
Enterprise	148	99	A hélices jumelles, pass.	
Naiad	29	20	A hélice, yacht.	
Sarah E. Day	5	4	" remorqueur.	Pas de demande.
T. J. Collop	63	42	" fret.	
Reliance	311	182	" remorqueur.	
Home Rule	81	45	" "	
Florence M	8	6	" "	
Kate Murray	3	2	" "	
G. P. McIntosh	58	41	" remorq. de pêche.	
Juno	28	19	" "	
Sea Gull	19	13	" remorqueur.	
Pauline Hickler	50	34	" "	
Dispatch	33	22	" "	
W. L. Davis	46	37	" "	
S. Kneeland	46	29	" "	
Signal	94	64	" "	
J. H. McDonald	41	28	" "	
F. A. Hodgson	46	29	" "	
A. Seamen	76	52	" "	
Joe Milton	93	63	" passagers.	
John J. Noble	33	23	" remorq. de pêche.	
C. M. Bowman	88	60	" remorqueur.	
Roy	6	4	" yacht.	
Vick	13	9	" remorqueur.	
M. G. McDonald	29	20	" remorq. de pêche.	
Glenora	17	10	" "	
John William	14	10	" remorqueur.	
Cecebe	11	8	" "	
Clara Hickler	42	32	" "	
Sonntag	7	5	" yacht.	
Agnes C	20	10	" remorqueur.	
Yacht Maida	2	2	" "	
Ida Bell	6	3	" "	
Nina	11	9	" "	
Adrelexa	15	10	" passagers.	
Advance	72	49	" remorqueur.	
Tempest	21	14	" "	Ne naviguent pas
Thistle	78	70	A aubes, passagers.	
Cruiser	55	24	A hélice, yacht.	
Urania	898	424	A aubes, passagers.	
Morning Star	5	3	A hélice, remorqueur.	
Sea Queen	18	12	" remorq. de pêche.	
Mizpah	18	12	" yacht.	
Una	22	15	" "	
Herbert M	26	18	" remorqueur.	
Ella Taylor	34	23	" "	
Island Belle	31	21	" "	
Siesta	3	2	" "	
Ida	21	6	" yacht.	
Ocean Lily	3	2	" remorqueur.	
J. C. Clark	145	99	" passagers.	
Camilla	54	37	" "	
Harvey Neelon	65	47	" remorqueur.	
L. Shickluna	16	11	" "	

BATEAUX à vapeur non inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Fin.*

CHAUDIÈRE EE MACHINES—*Fin.*

Nom.	Tonnage brut.	Tonnage officiel.	Observations. — Cause de la non-insp. et classe du bateau.
Uncle Jim	11	8	A hélice, remorqueur de pêche. } Ne navi-
A. M. Petrie	20	13	" yacht. } guent pas.
Total	3,697	2,283	

JNO. DODDS,
E. W. McKEAN,
Inspecteurs de bateaux à vapeur.

TORONTO, Ont.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

INSPECTION DES COQUES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Monarch	330	1er juill.	2017	169 36	A hélice, Windsor et Duluth.
International	Fret	2 "	851	Remis	A hélices jumelles, Pt-Huron et Sarnia.
Lake Michigan	"	8 "	573	50 84	A hélice, Duluth et Québec.
Erin	"	15 "	651	57 08	" tous les lacs et rivières.
Arlington	100	16 "	23	6 84	" baie de Toronto.
Allège n° 1	100	16 "	. .	10 00	Allège " "
Clark Brothers	200	16 "	92	12 36	A hélice " " et cabotage.
R. C. Brittain	Fret	17 "	213	44 08	" Kingston et Duluth.
Edna	110	18 "	55	9 40	" Pte aux Barils et Penetang.
Bertha	36	18 "	18	6 44	" " " " riv. de la Lune
Bobs	40	19 "	38	8 04	" " " " Penetang.
Emma	250	19 "	146	19 68	" " " " "
Lorna Doone	26	19 "	26	7 08	" " " " Pte aux Orign.
Geraldine	40	19 "	65	10 28	" " " " Penetang.
Stiletto	20	21 "	14	6 12	" Waubaushene et Pte aux Orignaux
Minnicog	40	21 "	23	7 80	" Penetang et Pte aux Barils.
City Queen	180	21 "	69	10 52	" " " " "
Masonic	38	22 "	39	8 12	" " " " "
John Lee, sr	291R 260L	22 "	88	12 04	" " Collingwood.
Mayflower	35	23 "	26	7 08	" Waubaushene et Pte aux Barils.
Pearl	21	18 "	6	5 48	" lac Mill.
Maud	40	22 "	40	8 20	" Penetang et Pte aux Barils.
C. W. Chamberlain	Fret	7 août	385	35 80	" tous les lacs et rivières.
Myrtle	..	Non émis.	...	..	
Islay	348	8 août	175	22 00	" lac Simcoe.
Ella	40	8 "	15	6 20	" "
Enterprise	305	9 "	148	19 84	" "
Longford	150	9 "	53	9 24	" "
Glad Tidings	10	9 "	10	5 80	" rivière Severn.
Lady Franklin	20	9 "	5	5 40	" lac des Hirondelles.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.— Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

INSPECTION DES COQUES—*Suite.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Winona	230	12 août...	231	26 48	A hélice, Sarnia et Pt-Burwell.
Urania	500	12 " ..	898	79 84	A aubes, Pt-Stanley et lac Erié.
Acacia	200	13 " ..	107	16 54	A hélice, Hamilton et Burlington.
Joe Milton	200	14 " ..	93	12 44	" baie Georgienne et lac Huron.
Canada	512	15 " .	312	32 96	" " "
J. H. Jones	250	15 " ..	152	20 16	" lac Huron et baie Georgienne.
Ottawa	8	18 " ..	2431	202 48	" Duluth et Prescott.
Wanita	109	20 " ..	44	8 52	" rivière Magnettawan.
Wenonah	102	21 " ..	161	20 88	A aubes et à hélice, rivière Magnettawan.
Empress Victoria	100	22 " ..	106	16 48	A hélice, Huntsville et Portage.
Joe	40	22 " ..	57	9 56	" " "
Gem	40	23 " ..	9	5 72	" Pte Sydney et Portage.
May Louise	40	1er janv..	64	10 12	" lac des Baies.
Nippissing	310	23 août...	275	30 00	A aubes, lacs Muskoka.
Medora	360	23 " ..	377	38 16	A hélice, "
Muskoka	301	23 " ..	197	23 76	" "
Mink	40	23 " ..	56	9 48	" "
Nymph	40	25 " ..	29	7 32	" "
Nymoca	40	25 " ..	25	7 00	" "
Islander	107	25 " ..	165	21 20	" "
Florence Main	100	26 " ..	79	11 32	" "
Ahmic	40	26 " ..	43	8 44	" "
Constance	40	26 " ..	52	9 16	" "
Flyer	18	27 " ..	4	5 32	" "
Charlie M	32	28 " ..	50	9 00	" "
City of Bala	40	29 " ..	74	10 92	" "
Oriole	100	28 " ..	75	11 00	" "
Kenozhu	289	27 " ..	225	26 00	" "
Advance	10	3 sept. ..	1031	90 48	" Duluth et Montréal.
City of Dresden	100	15 " ..	194	23 52	" Windsor et lac Erié.
Great Western	200	20 " .	1080	94 40	A aubes, Windsor et Détroit.
Lansdowne	200	20 " ..	1571	133 68	" " "
Huron	245	20 " ..	1052	92 16	A hélices " "
Eagle	40	23 " ..	12	5 96	" Pt-Edward et Port-Huron.
Comfort	40	24 " ..	14	6 12	" Amherstburg et Sarnia.
Myles	Fret.....	2 oct. ...	1,199	100 92	" tous les lacs et rivières.
Ossifrage	447 L. / 550 R.	17 " ..	632	58 56	" Michipicoten et Saut.
Philadelphia	40	17 " ..	148	19 84	" Montréal et Duluth.
Algoma	650	20 " ..	157	20 56	" Pte-Iroquois et Bruce-Mines.
Hiram R. Dixon	300	21 " ..	482	.....	" hav. de la Péninsule et Collingw'd
Minnie M	468 L. / 598 R.	22 " ..	613	57 04	" Toledo et Saut.
Espanola	21	24 " ..	7	5 56	" rivière des Espagnols.
Telegram	200	24 " ..	198	23 84	" Collingwood et Saut.
Fanny Arnold	31	25 " ..	73	10 84	" Killarney et Sault.
Albert Wright	12	25 " ..	29	7 32	" Thessalon et Little-Current.
Annie Moiles	.....	Non émis.	... ..	.....	
I. G. Gidley	20	27 oct. ...	57	9 56	" Killarney et Saut.
Scotch Thistle	27	28 " ..	17	6 36	" " et rivière de l'Aveugle.
Fred Davidson	40	28 " ..	43	8 44	" " et Saut.
Gypsy	.....	Non émis.	... .	.....	
Molly S	29	1er nov...	45	8 60	" " "
Edna Ivan	10	21 " ..	53	9 32	" Little-Current et Cockburn.
		1904.			
Lakeside	524	24 mars ..	348	38 84	A hélice, Toronto et lac Ontario.
Macassa	616	24 " ..	459	44 72	" " et Hamilton.
Winona	230	26 " ..	231	26 48	" Sarnia et Pt-Burwell.
Ontario	500	27 " ..	1,615	137 20	A aubes, Windsor et Détroit.
Michigan	500	27 " ..	1,730	146 40	" " "
Algonquin	13	30 " ..	1,806	152 48	A hélice, Duluth et Prescott.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

INSPECTION DES COQUES—*Suite.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1904.		$ c.	
Rosedale	8	30 mars	1,507	128 56	A hélice, Duluth et Prescott.
Midland Queen	15	31 "	1,993	167 44	" " "
Seguin	20	4 avril	818	73 44	" " et Québec.
Iroquois	10	4 "	2,359	196 72	" " et Prescott.
Majestic	631	6 "	1,578	134 24	" Ft-William et Windsor.
City of Toronto	335	6 "	782	70 56	A aubes, Penetang et Saut.
Germanic	502	7 "	1,014	89 12	A hélice, Collingwood et Duluth.
City of Collingwood	364	7 "	1,387	118 96	" " "
City of Midland	385	7 "	974	85 92	" " et Saut.
Manitoba	500	8 "	2,616	217 28	" Owen-Sound et Ft-William.
Athabasca	500	8 "	2,269	189 52	" " "
Arabian	12	10 "	1,073	93 84	" Duluth et Québec.
Orion	Fret	10 "	846	72 68	" tous les lacs et rivières.
Melbourne	125	10 "	894	.....	" Toledo et Montréal.
Erin	Fret	10 "	651	57 08	" tous les lacs et rivières.
Manitou	254	15 "	470	45 60	" lac Huron et baie Georgienne.
Huronic	563	16 "	3,330	274 40	" Duluth et Windsor.
Monarch	345	16 "	2,017	169 36	" " "
United Empire	357	16 "	1,961	164 88	" " "
Alberta	500	17 "	2,282	190 56	" Ft-William et Owen-Sound.
City of Windsor	207	18 "	511	48 88	" Collingwood et Saut.
City of Owen Sound	250	18 "	754	68 32	A aubes " "
Cuba	125	21 "	931	82 48	A hélice, Montréal et Sarnia.
Persia	150	21 "	757	68 06	" " et Hamilton.
Ocean	125	25 "	684	62 72	" . et Sarnia.
D. R. Vanallan	Fret	25 "	318	30 44	" Duluth et Montréal.
Atlantic	350	27 "	683	62 64	" Collingwood et Saut.
Julian V. O'Brien	25	28 "	59	9 72	" baie Georgienne.
Myles	Fret	30 "	1119	.....	" tous les lacs et rivières.
Annie Moiles	25	4 mai	71	.....	" Killarney et Saut.
King Edward	337	5 "	571	53 68	A aubes, Toledo et Saut.
Chicora	872	11 "	931	.....	" Toronto et lac Ontario.
Island Queen	140	11 "	23	.....	A hélice, baie de Toronto.
Ongiara	244	11 "	98	.....	" Niagara et Lewiston.
Norseman	Fret	12 "	620	.....	" Duluth et Prescott.
City of Chatham	627	14 "	362	.....	" Chatham et Détroit.
Hiawatha	300	15 "	163	.....	" Amherstburg et Port-Huron.
Eagle	40	16 "	12	.....	" Pt-Edward et Pt-Huron.
Lincoln	496 R. / 354 L.	19 "	337	.....	" Sarnia et lac Erié.
Garden City	760 R. / 514 L.	21 "	637	.....	A aubes, Toronto et lac Ontario.
Shamrock	412	22 "	154	.....	" baie de Toronto
Mayflower	900	22 "	189	.....	" "
Primrose	900	22 "	189	.....	" "
Kathleen	220	22 "	110	.....	A hélice "
Corona	1456	23 "	1274	.....	A aubes, Toronto et lac Ontario.
White Star	702 R. / 468 L.	25 "	451	.....	" " "
Ojibway	400	26 "	194	.....	A hélice, Pte-aux-Iroquois et Killarney.
Toronto	1000	27 "	2779	.....	A aubes, Toronto et Prescott.
Ada Alice	125	27 "	60	.....	A hélice, baie de Toronto.
Hope	300	28 "	170	.....	" Buffalo et Ft-Erié.
Maid of the Mist	80	28 "	62	.....	" Chutes-Niagara, N.-Y., et Ont.
Luella	110	29 "	38	.....	" baie de Toronto.
Modjeska	801	4 juin	678	62 24	" Toronto et Hamilton.
Tecumseh	Fret	4 "	840	72 20	" tous les lacs et rivières.
Chippewa	2000	6 "	1514	.....	A aubes, Toronto et lac Ontario.
Brittanic	273	12 "	428	42 24	" Collingwood et Saut.
John Haggart	235	15 "	184	.....	A hélice, Saut et Bruce-Mines.
Albert Wright	20	16 "	29	.....	" Thessalon et Little-Current.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Fin.*

INSPECTION DES COQUES.—*Fin.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Gypsy	10	1er nov	11	.....	A hélice, Killarney et Saut.
		1904.			
Kingston	1000	22 juin	2925	.....	A aubes, Toronto et Prescott.
Wapita	20	Non émis	.....	.....	
Pappoose	168	25 juin	57	.....	A hélice, Amherstburg et Détroit.
Pittsburg	500	26 "	1349	.....	A aubes, Buffalo et Saut.

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés à l'étranger, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe du vapeur et où employé.
		1903.		$ c.	
Luna	450	3 juillet	143	.....	A hélice, rivière Détroit.
Hattie	200	4 "	67	.....	" Détroit et Sarnia.
Frank E. Kirby	975	4 "	532	.....	A aubes, lac Erié et rivière Détroit.
Fortune	502	4 août	200	.....	A hélice, Pte-Iroquois et Thessalon.
		1902.			
Harley	40	4 sept	23	.....	" Marysville et île aux Cerfs.
		1903.			
Columbian	1500	16 sept	969	.....	" Amherstburg et Port-Huron.
Victoria	250	16 "	192	.....	" Détroit et Windsor.
Sappho	550	17 "	224	.....	" Amherstburg et Sarnia.
Excelsior	250	17 "	229	.....	" Détroit et Windsor.
Pleasure	1088	17 "	490	.....	" Amherstburg et Port-Huron.
Garland	517	18 "	248	.....	" " "
Promise	1000	18 "	473	.....	" " "
Tashmoo	1887	14 "	1344	.....	A aubes " "
Greyhound	1748	19 "	1392	.....	" " "
Michigan Central	281	18 "	1522	.....	" Windsor et Détroit.
Transfer	233	22 "	1511	.....	" " "
Transport	256	22 "	1595	.....	" " "
City of Toledo	1120	22 "	1004	.....	" Toledo et Sarnia.
Grace Dormer	200	23 "	66	.....	A hélice, Sarnia et Port-Huron.
James Beard	150	23 "	87	.....	" " "
Welcome	266	24 "	213	.....	" Port-Huron et Windsor.
International	300	16 oct	144	.....	" Bay-Mills et Thessalon.
Niagara	349	3 déc	214	.....	" Buffalo et Ft-Erié.
Ariel	226	8 "	202	.....	" Walkerville et Détroit.
		1904.			
Shenango	950	26 mars	1942	163 36	" tous les lacs et rivières.
		1903.			
Owana	1066	28 mars	747	67 76	A aubes, Toledo et Goderich.
		1904.			
Benton	20	5 mai	304	32 32	A hélice, Buffalo et Ft-William.
Wyandotte	904	13 "	320	33 60	" Amherstburg et Pt-Huron.
Frank E. Kirby	975	14 "	533	50 64	A aubes, lac Erié et Détroit.
Hattie	200	25 juin	67	10 36	A hélice, Sarnia et Détroit.

WM. EVANS, *inspecteur des coques.*

BATEAUX à vapeur inspectés pour l'année terminée le 30 juin 1903.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Alert	150	7 juill.	56·38	9 48	A hélice, comtés de Vict. et Peterboro.
Victoria		7 "	3·90	5 32	" remorqueur " "
Empress	224	7 "	84·48	11 72	" " "
Idle Hour			2·40	5 16	" " "
Lorlei		8 juill.	5·88	5 48	" yacht de plaisance
Hazlitt		8 "	23·70	6 92	A aubes, remorq. dit *alligator*, c. Vict
Mollie		8 "	10·72	5 88	A hélice, yacht de plaisance.
Estelle		9 "	8·24	5 64	" "
Majestic	180	9 "	67·77	10 44	" comtés de Vict. et Peterboro
White Star		9 "	8·88	5 72	" remorqueur " "
Flash			4·74	5 40	" " "
Muskoka			22·05	6 76	A aubes, remorq. dit *alligator* "
Lady of the Lake	38	11 juill.	32·95	7 64	A hélice, comtés de Vict. et "
Pearl	18	11 "	6·39	5 48	" " "
Stranger		11 "	53·41	9 24	" remorqueur "
Maple Leafs	25	12 "	26·08	7 08	" " "
Calumet	30	12 "	21·87	6 76	" " "
Baptiste			7·51	5 64	A aubes, remorqueur " "
Ogemah	175	12 juill.	71·75	10 76	" " "
Esturion	300	14 "	139·39	19 12	" " "
McClintock		9 "	20·72	6 68	" remorqueur " "
Cora	40	14 "	22·61	6 84	A hélice " "
Dauntless	10	15 "	3·38	5 24	" Chut. Fénelon et L.-Kawartha
Kawartha	25	15 "	16·69	6 36	" " "
Beaver		15 "	91·50	12 36	A aubes " "
Rockaway			6·80	5 56	" " "
Waterwitch		16 juill.	17·70	6 44	A hélice " "
Sunbeam			104·92	16 40	" " "
Marie Louise		16 juill.	32·19	7 56	" remorqueur " "
Kenosha	350	17 "	266·20	29 28	A aubes, comtés de Vict. et Peterboro
Rambler			8·75	5 72	" " "
Greyhound			37·35	7 96	A hélice " "
Minnie May		18 juill.	10·20	5 80	A aubes, remorq., Coboconk et Fénelon
Caboconk			9·11	5 72	" remorqueur " "
Manita	150	18 juill.	34·10	7 72	A hélice, comtés de Vict. et Peterboro.
Stanley			6·80	5 56	A aubes, remorqueur " "
Hiawatha			22·25	6 76	" " " "
Comet	32	19 juill.	7·60	5 64	A hélice " "
Dragueur "Alfred"			89·19	12 12	Pas de pouvoir moteur "
Ajax		22 juill.	32·97	7 64	A hélice, remorq., c. Vict. et Peterboro
Maida Vals		9 "	18·74	6 52	A hélice, yacht de plaisance "
Ruby			7·47	5 64	" " "
City of Peterboro	310	25 juill.	230·31	26 40	Hélices jum., lac du Riz et tributaires.
Water Lily	125	25 "	53·93	9 32	A hélice " "
Myrtle			5·26	5 40	" " "
Bob Roy			4·52	5 40	" yacht de plaisance "
North Star	80	26 juill.	39·60	8 20	" lac du Riz et tributaires.
Beaver	40	26 "	18·00	6 44	" " "
Rainbow	100	26 "	50·69	9 08	" " "
Mermaid			10·95	5 88	" yacht de plaisance "
Aberdeen		28 juill.	12·65	6 04	" " "
Wanda	30	20 juin	38·61	8 12	" Trenton et Prescott.
Kinirving		1er août	145·40	16 60	" fret, canal Rideau
Prince Edward	5	11 "	18·22	6 44	A aubes, Tyendinaga et Sophiasburg.
Florence		1er "	6·70	5 56	A hél., remorq. de pêche, B. de Quinté
Vesta		1er "	7·80	5 64	" yacht de plaisance "
Trent		1er "	19·51	6 60	A aubes, remorq. dit *alligator* "
Kilbirnie		14 "	15·23	6 20	A hélice, yacht de plais., canal Rideau
Swan	32	1er "	12·06	5 96	" Kingston et Ottawa.
Nellie	20	1er "	6·82	5 56	" " "
Lillian B.	20	16 "	3·76	5 32	" Carleton-Place et Innesville.
Geraldine		18 "	17·90	6 44	" yacht de plaisance.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est.—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Wenonah		18 août	5·59	5 48	A hélice, yacht de plaisance.
Tropic	30	19 "	8·86	5 72	" Kingston et Ottawa.
Dorothy	10	16 juin	10·09	5 80	" Napanee et Trenton
Beaver		1er sept	40·88	8 28	" remorqueur, canal Cornwall.
Annie Barrett		1er "	41·89	8 36	" " "
Gracie	40	9 "	10·50	5 88	A aubes, Cornwall et Dundee.
Mary Ellen		1er "	20·22	6 60	A hélice, remorqueur, canal Cornwall.
Grenada	175	10 "	57·00	9 56	" Kingston et Montréal.
Princess Louise	100	10 "	26·36	7 08	" " "
Dragueur Central City		1er "	223·62	22 89	Canal de la Pte-Farran.
D. P. Dey		1er "	11·26	5 88	A hélice, canal et rivière.
Alaska	40	1er "	48·74	8 92	" Kingston et Cornwall.
Jubilee	40	1er "	53·94	9 32	" Morrisburg et Waddington.
Dragueur "Ottomac"		1er "	195·65	20 68	Canal, baie Flaggs.
A. B. Cooke		1er "	34·17	7 72	A hélice, canal et rivière.
Mary		1er "	53·49	9 32	" " "
Torpedo		1er "	197·69	20 84	Bateau-foret, canal.
Dragueur "Iroquois"		1er "	287·18	27 96	Ile Boulton, canal.
Frank		1er "	15·97	6 28	Hél. jum., remorqueur, canal et rivière
Gilbert		1er "	40·83	8 28	A hélice, remorqueur "
Drag. "St. Lawrence"		1er "	258·10	25 64	Canal Cardinal.
Ruth		1er "	36·45	7 96	A hélice, remorqueur, canal et rivière.
Dragueur "Ottawa"		1er "	219·95	22 60	Canal Cardinal.
Wm. Davis		1er "	40·23	8 20	A hélice, canal et rivière.
Mona		1er "	24·87	7 00	A hélice, remorqueur, canal et rivière
Cleveland					Bateau-foret, canal.
Drag. "D. Stewart"		1er "	295·21	28 60	Chenal du Nord, canal.
John Hunter		1er "	32·14	7 56	A hélice, remorqueur, canal et rivière
Umbria		1er "	42·98	8 44	" " "
Myra		1er "	73·21	10 84	" " "
Jopl	40	18 août	10·54	5 88	A hélice, Kingston et Prescott.
Frontenac		1er sept	110·76	13 88	" rem., fleuve Saint-Laurent.
Alberta		4 oct	122·43	14 76	" fret " "
M & W			8·48	5 64	" " " "
Dragueur "No. 5"		1er sept	100·00	13 00	Gananoque.
Amy		1er "	39·50	8 20	A hélice, remorq., fleuve St-Laurent.
Iona		6 nov	231·53	5 00	" fret, lacs et rivières.
Petrel		7 "	345·76	32 68	Hél. jum., remorqueur "
		1904.			
Pierrepont	415	12 mars	251·98	28 16	A aubes, Trenton et Prescott.
Resolute	25	21 "	371·86	37 76	Hél. jum., Chicago et Montréal.
Rescue	25	24 "	52·29	9 16	A hélice, Trenton et Prescott.
Reliance	25	24 "	239·14	27 12	Hél. jum., Chicago et Montréal.
Nile		24 "	96·30	12 68	A hélice, fret, fleuve Saint-Laurent.
Desoronto	85	24 "	54·57	9 40	" Trenton et anse Pryner.
Ella Ross	300	25 "	324·88	34 00	A aubes, Trenton et Prescott.
Ranger	15	25 "	13·83	6 12	A hélice, Trenton et Picton.
Armenia	250	25 "	109·99	16 80	" " Prescott.
King Ben		26 "	145·36	16 60	" fret, fleuve Saint-Laurent.
Glengarry			732·41	63 56	" " " "
Aletha	350	30 "	171·27	21 68	" Brighton et Montréal.
D. D. Calvin		31 "	749·53	65 00	" fret, lacs et rivières.
India		31 "	976·49	83 08	" " "
David G. Thompson		4 avril	185·05	19 80	" remorqueur, lac et rivière.
Rosemount		4 "	1,580·37	131 40	" fret, lacs.
Skylark		19 juin	43·29	8 44	" yacht de plaisance.
Lloyd S. Porter		11 avril	488·63	44 12	" fret, grands lacs.
Bothnia		13 "	833·36	71 64	" " "
Alexandria	600	14 "	863·15	77 04	A aubes, Charlotte et Québec.
Aberdeen		15 "	141·86	16 36	A hélice, fret, fleuve Saint-Laurent.
Chieftain		16 "	434·68	39 80	A aubes, remorqueur "

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Fin.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1904.		$ c.	
Parthia	.....	20 avril...	198·13	20 84	A aubes, remorq., flv. Saint-Laurent.
Valeria	40	21 " ..	51·55	9 16	A hélice, Kingston et Prescott.
Chance	.....	22 " ..	5·02	5 40	" yacht de plaisance.
H. F. Bronson	.....	22 " ..	137·12	15 96	" remorq., flv. Saint-Laurent.
Jessie Hall	.....	24 " ..	56·54	9 56	" remorq. " "
Glide	.....	28 " ..	77·90	.....	" remorq. - " "
John Milne	.....	1er mai...	108·53	.....	" fret " "
Rideau King	300	2 " ..	265·92	.....	" Kingston et Ottawa.
Rideau Queen	300	4 " ..	350·75	.....	" "
Kate	.....	6 " ..	22·41	.....	" yacht de plaisance.
America	600	8 " ..	520·53	.....	A aubes, Trenton et Montréal.
Jessie Forward	.....	18 " ..	5·64	.....	A hélice, yacht de plaisance.
Dorothy	.....	.....	10·09	.....	" Napanee et Trenton.
Reindeer	150	18 mai...	58·29	.....	" Napanee et anse Pryner.
Annie Lake	40	19 " ..	18·52	.....	" Brighton et Prescott.
Madge	.....	19 " ..	9·49	.....	" yacht de plaisance.
Kismet	.....	19 " ..	5·42	.....	" "
Ullacallula	.....	.....	.....	.....	" "
Mildred	.....	.....	4·50	.....	" "
Niagara	450	20 mai...	396·43	.....	" Toronto et Montréal.
North King	525	26 " ..	872·95	.....	A aubes, lac Ont. et flv. St-Laurent.
Varuna	275	27 " ..	134·04	.....	A hélice, Trenton et Prescott.
Kinirving	.....	28 " ..	145·40	.....	" fret, canal Rideau.
Brockville	358	29 " ..	190·75	.....	" Kingston et Cornwall.
Argyle	800	3 juin...	700·29	.....	A aubes, lac Ont. et flv. St-Laurent.
Where Now	.....	.....	47·78	.....	A hélice, fleuve Saint-Laurent.
Aberdeen	.....	11 juin...	12·65	.....	" yacht de plaisance.
Caspian	500	12 " ..	957·44	.....	A aubes, Charlotte et Mille-Iles.
Antelope	40	16 " ..	24·98	.....	A hélice, Trenton et Prescott.
Illecillewaet	.....	16 " ..	15·69	.....	" yacht de plaisance.
Lee	35	17 " ..	8·73	.....	" Kingston et Prescott.
Albani	.....	17 " ..	57·83	.....	" yacht de plaisance.
Leone	25	17 " ..	4·26	.....	" Kingston et Prescott.
Zeila	.....	.....	3·40	.....	" " "
Dortha	.....	18 juin...	50·98	.....	" yacht de plaisance.
Ellen	40	18 " ..	25·10	.....	" Kingston et Prescott.
Victoria	186	18 " ..	58 10	.....	" Trenton et Prescott.
International	.....	20 " ..	395·31	.....	A hélices jum., ft, Presc. et Ogdensb'g.
City of Belleville	40	20 " ..	101·17	.....	" Prescott et Morristown.
David S. Walker	.....	.....	.....	.....	" remorq., fleuve St Laurent.
Drg. "Central City"	.....	.....	223·62	.....	Canal de la Pointe Farran.
D. P. Dey	.....	27 juin...	11·26	.....	A hélice, rémorq , fleuve St-Laurent.
Dragueur "No. 4"	.....	27 " ..	175·41	.....	Canal, Pointe Farran.
Donnelly	.....	.....	318·91	.....	A aubes, fleuve Saint-Laurent.
Wanda	30	30 juin...	38·61	.....	A hélice, Trenton et Montréal.
Total	.....	.....	21,357 45	1,839 13	

THOS. P. THOMPSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés à l'étranger, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ cts.	
Thyra	40	5 juill...	36·00	.....	A hélice, Trenton et Montréal.
Columbia	.....	.....	26·00	.....	
Grand View	.....	.....	17·00	.....	
Nightingale	40	22 sept...	56·76	.....	A hélice, Trenton et Ogdensburg.
		1904.			
New Island Wanderer	400	26 mars..	123·00	17 84	A hélice, Kingston et Ogdensburg.
St. Lawrence	645	7 mai...	312·90	33 04	A aubes " "
Islander	468	7 " ..	118·61	17 52	" Trenton "
Ramona	150	8 juin...	57·07	9 56	A hélice, " "
New York	730	8 " ..	294·87	31 52	A aubes, Kingston "
Niagara	40	11 " ..	36·00	7 88	A hélice, lac Ont. et Québec.
Wm. Armstrong	.....	.....	181·24	22 48	" Brockville et Ogdensburg.
Island Belle	325	19 " ..	89·77	12 20	" Kingston "
Henry Plumb	225	20 " ..	92 78	12 44	" Cap-Vincent et Cornwall.
Dean	27	20 " ..	11·19	5 88	" Kingston et Montreal.
Milton	40	20 " ..	19·42	6 52	" " "
Outing	25	20 " ..	15·87	6 28	" " Ft-Covington.
Massena	.....	.....	89·67	12 20	"
Mary	300	20 " ..	174·64	21 94	" Kingston et Ft-Covington.
Algona	275	20 " ..	92·06	12 36	" Cap-Vincent et Cornwall.
Sophia	25	20 " ..	16·36	6 28	" Trenton et Montréal.
H. P. Bigelow	100	20 " ..	46·67	8 76	" Kingston et Prescott.
Sirius	46	20 " ..	22·78	6 84	" Trenton et Montréal.
Capt. Visgar	110	20 " ..	29·23	7 32	" Kingston et Ogdensburg.
Spry	25	20 " ..	4·39	5 32	" " "
Idler	150	20 " ..	57·00	9 56	" Trenton et Québec.
Valetta	38	20 " ..	27·84	7 24	" " Ogdensburg.
Gen. W. B. Franklin	20	20 " ..	11·35	5 88	" Kingston et "
Virginia	35	20 " ..	21·00	6 68	" " "
I. Wonder	32	20 " ..	16·11	6 28	" " "
Total	.....	.....	2,097·58	$299 80	

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

Nom.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Classe et cause de la non-inspection.
Dolce	4·74	3·22	A hélice, pas de demande.
Mary Ethel	98·61	56·13	A aubes "
Startled Fawn	25·49	17·34	A hélice "
Marmora	12·96	8·82	" "
Mabel C	4·48	3·36	" "
Maud L	14·05	9·56	" "
Dawn	20·20	15·90	" non employé.
Total	180 53	114·33	

THOS. P. THOMPSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 30 juin 1903.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

INSPECTION DES COQUES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1903		$ c.	
Ellen	40	7 juil. ..	25	7 00	A hélice, Kingston et Prescott.
Leone	25	7 " ..	4	5 32	" " "
Where Now	Aucun....	Non émis.	48	8 84	" " "
Rival { P. / Pass	100 / 250	11 juil..	125	18 00	A aubes " "
City of Peterboro	310	17 " ..	224	26 40	A hélices jumelles, lac du Riz et tributaires.
Waterlily	125	17 " ..	54	9 32	" " "
		1902.			
Beaver	40	31 déc. ..	18	6 44	" " "
		1903.			
North Star	80	18 juil. ..	40	8 20	" " "
Rainbow	100	18 " ..	51	9 08	" " "
Rob Roy	10	18 " ..	5	5 40	" " "
Myrtle	20	18 " ..	5	5 40	" " "
Empress	224	19 " ..	84	11 72	" comtés de Victoria et Peterboro'.
Majestic	180	19 " ..	68	10 44	" " "
Alert	150	19 " ..	56	9 48	" " "
Sunbeam	175	Non émis.	105	16 40	" " "
Esturian	300	21 juil. ..	139	19 12	A aubes " "
Manita	150	21 " ..	34	7 72	A hélice " "
Comet	32	21 " ..	8	5 64	" " "
Calumet	30	22 " ..	22	6 76	" " "
Ogemah	175	22 " ..	72	10 76	A aubes " "
Pearl	18	23 " ..	6	5 48	A hélice " "
Dauntless	10	23 " ..	3	5 24	" lacs Kawartha.
Kawartha	25	23 " ..	17	6 36	" "
Lady of the Lakes	38	24 " :	33	7 64	" comtés de Victoria et Peterboro'.
Maple Leaf	25	24 " ..	26	7 08	" " "
Ivy	30	28 " .	7	5 56	" Ile Stanley et Cornwall.
Stranger	Aucun....	Non émis.	70	10 20	" Kingston et Montréal.
		1902.			
Jessie Bain	150	15 nov. ..	67	10 36	" Ottawa et Thurso.
		1903.			
Wanda	30	5 juil. ..	39	8 12	" Trenton et Prescott.
Swan	32	12 août ..	12	5 96	" Kingston et Ottawa.
Nellie	20	12 " ..	7	5 56	" " "
Tropic	Aucun....	Non émis.	9	5 72	" " "
Lillian B	"	" ..	4	5 32	" Carleton-Place et Innisville.
D. A. Martin	"	" ..	78	11 24	" Port. de la Tortue et riv. du Nord
		1903.			
R. Hurdman	40	3 sept. ..	93	12 44	" lac Kippewa et tributaires.
Alice	40	3 " ..	26	7 08	" " "
Meteor	200	4 " ..	299	31 92	" lac Témiscamingue et trib.
Clyde	15	5 " ..	29	7 32	" " "
Ville Marie	Aucun....	Non émis.	32	7 56	" " "
Hudson	40	8 sept. .	45	8 60	A aubes, baie de Barry et Havergal.
Pontiac	230	9 " ..	116	17 28	" lac des Chats.
Grenada { P. / M.	175 / 125	11 " ..	57	9 56	A hélice, Kingston Montréal.
Princess Louise { M. / P.	65 / 100	11 " ..	26	7 08	" " "
Gracie	Aucun....	Non émis.	11	5 88	A aubes, Cornwall et Dundee.

BATEAUX à vapeur inspectés—Division d'Ontario-Est—*Fin.*

INSPECTION DES COQUES—*Fin.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Dorothy	10	22 sept.	10	5 80	A aubes, Napanee et Trenton.
Jopl	40	26 "	11	5 88	" Kingston et Prescott.
Iona, (2e insp.)*.	Fret.	28 oct.	232	5 00	" lacs et rivières.
Prince Edward	Aucun.	Non émis.	18	6 44	" cent., Tyendinaga et Sophiaburg.
Clinton	Fret.	"	430	39 40	A hélice, lacs et rivières.
Alaska	40	15 déc.	49	8 92	" Kingston et Cornwall.
		1904.			
Resolute	25	25 mars	372	37 76	" jumelles, Chicago et Montréal.
Pierrepont	415	3 avril	252	28 16	A aubes, Trenton et Prescott.
Rosemount	Fret.	4 "	1,580	131 40	A hélice, lacs et rivières.
Rescue	25	6 "	52	9 16	" Trenton et Prescott.
Ranger	15	7 "	14	6 12	" " Picton.
Reliance	25	7 "	239	27 12	" jumelles, Chicago et Montréal.
Ella Ross	300	7 "	325	34 00	A aubes, Trenton et Prescott.
Deseronto	85	7 "	55	9 40	A hélice " anse Prinyer.
Armenia	250	7 "	110	16 80	" " Prescott.
Lloyd S. Porter	Fret.	11 "	489	44 12	" lacs et rivières.
D. D. Calvin	"	17 "	750	65 00	" " "
India	"	17 "	976	83 08	" " "
Clinton	Fret.	Non émis.	430	39 40	" " "
Bothnia	"	22 avril	833	71 64	" " "
Alexandria { L. / R.	400 / 600	24 "	863	77 04	A aubes, Charlotte et Québec.
Valeria	40	27 "	52	9 16	A hélice, Kingston et Prescott.
Rideau King	300	2 mai	266	Nil	" " et Ottawa.
America { M. / P.	400 / 600	7 "	521	"	A aubes, Trenton et Montréal.
Aletha { M. / P.	240 / 350	18 "	171	21 68	A hélice, Brighton "
Niagara { L. / R.	300 / 450	20 "	396	Nil	" Toronto "
Reindeer	150	20 "	58	"	" Napanee et anse Prinyer.
Annie Lake	40	20 "	19	"	" Brighton et Prescott.
		1903.			
Tropic	30	12 août	9	"	" Kingston et Ottawa.
Gracie	40	12 sept.	11	"	A aubes, Cornwall et Dundee.
Lillian B.	20	12 août	4	"	A hélice, Carleton-Place et Innisville.
		1904.			
North King	525	29 mai	873	"	A aubes, lac Ontario et fl. St-Laurent.
Rideau Queen { K. et M / K. et O	150 / 300	30 "	351	"	A hélice, Kingston, Montréal et Ottawa.
Argyle { L. / R.	535 / 800	4 juin	700	"	A aubes, lac Ontario et fl. St-Laurent.
Prince Edward	5	5 "	18	"	" centr., Tyendinaga et Sophiasburg.
Varuna	275	5 "	134	"	A hélice, Trenton et Prescott.
Simla	Fret.	13 "	1490	"	" lacs et rivières.
Antelope	40	16 "	25	"	" Trenton et Prescott.
Lee	35	16 "	9	"	" Kingston "
Victoria { P. / C.	186 / 125	16 "	58	"	" " et Cornwall.
Leone	25	16 "	4	"	" " et Prescott.
Brockville { P. / C.	358 / 240	17 "	191	"	" " et Cornwall.
Zeilia	Aucun.	Non émis.	3	"	" " et Prescott.
City of Belleville	40	18 juin	101	"	" bac, B. P. et O.
International	Fret.	18 "	395	"	" jumelles, bac, Prescott et Ogd.
Caspian	500	27 "	957	"	A aubes, Charlotte et Mille-Iles.

M. R. DAVIS, *inspeceur des coques.*

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés à l'étranger, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

INSPECTION DES COQUES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1903		$ c.	
Little Mac	40	30 juillet	25	"	A hélice, Kingston et Ogdensburgh.
Island Belle	330	25 juin	90	"	" " "
Valetta	38	29 août	28	"	" Trenton "
Arondell L.	250	Non émis.	3 39	"	" Charlotte "
Arondell R.	500				
	40	22 sept.	57	"	" Trenton "
		1904.			
Nightingale					
New Island Wanderer	400	27 mai	1 23	17 84	" Kingston "
St. Lawrence	645	7 "	3 13	33 04	A aubes, " "
Islander	468	13 "	1 19	17 52	" Trenton "
Ramona	150	8 juin	57	9 56	A hélice " "
New York	730	8 "	2 94	31 52	A aubes, Kingston "
Niagara C.	15	11 "	36	7 88	A hélice, L. O. C. et fleuve St-L.
Niagara R.	40				
Wm. Armstrong	25	17 "	1 81	22 48	" B. P. et Ogds., bac.
Island Belle	325	17 "	90	12 20	" Kingston et Ogdensburg.
Mary Ft. C.	200	17 "	1 74	21 93	" " Ft-Covington.
Mary P.	300				
Dean P.	27	17 "	11	5 88	" " Montréal.
Dean M.	18				
Milton P.	40	17 "	19	6 52	" " "
Milton M.	20				
Algoma P.	275	18 "	92	12 36	" Cap-Vincent et Cornwall.
Algoma C.	175				
Outing	25	18 "	16	6 28	" Kingston et Ft-Covington.
Henry Plumb P.	225	18 "	93	12 44	" Cap-Vincent et Cornwall.
Henry Plumb C.	150				
Massena P.	250	Non émis.	90	12 20	" " "
Massena C.	175				
Idler Q.	100	19 juin	57	9 56	" Trenton et Québec.
Idler P.	150				
Sirius M.	30	19 "	23	6 84	" " Montréal.
Sirius P.	46				
H. P. Biglow	100	19 "	47	8 76	" Kingston et Prescott.
Spry	25	19 "	4	5 32	" " Ogdensburg.
Virginia	35	19 "	21	6 68	" " "
I Wonder	32	19 "	16	6 28	" " "
Gen. W. B. Franklin	20	20 "	11	5 88	" " "
Castanet	175	20 "	55	9 40	" " "
Capt. Visgar	110	20 "	29	7 32	" " "
Capt. Dave Wagoner	30	20 "	19	6 52	" " "

M. R. DAVIS,
Inspecteur de coques.

CHALANS de remorque inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom.	Nombre de passagers.	Port d'inspection.	Date de l'inspection.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Honoraires d'inspection.
				1903.		$ c.
Otonabee	200	Peterboro	17 juillet	17 juillet	49	10 00
Lady Smith	265	Lakefield	19 "	19 "	76	10 00
Eclipse	150	"	19 "	19 "	38	10 00
Lindsay	400	Bobcaygeon	22 "	22 "	75	10 00
Hastings	150	Hastings	25 "	25 "	36	10 00
Sultana	150	"	25 "	25 "	40	10 00
	1,315				314	60 00

M. R. DAVIS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION DE MONTRÉAL.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Bella Ritchie	125	2 juill.	69	10 52	A aubes, pass., Montréal et Beauharnois
Valleyfield	450	7 "	417	41 36	A hél. jum., pass., Montréal et Valleyfi'ld
Jessie	Remorq	9 "	19	6 52	A hélice, remorq., fleuve St-Laurent.
Mathilda	"	14 "	114	14 12	" "
Alice	"	14 "	57	10 36	" "
St. Michael	"	15 "	16	6 28	A aubes, remorq., rivière Ottawa.
		1902.			
British Lion	Remorq	1er déc	25	7 00	A hélice " "
Stranger	Condamné	Non émis.	65	10 20	" pass., fleuve St-Laurent.
		1903.			
Ivy	30	30 juill.	7	5 56	" pass., Cornwall et Ile Stanley.
Speed	Remorq	5 août	16	6 28	" remorq., fleuve St-Laurent.
Tak-it-Esy	"	12 "	5	5 40	" " "
Bonenfant	25	13 "	31	7 48	" jumelles, bac, Bout de l'Ile et Charlemagne.
John	40	14 "	34	7 72	Bac, roue au centre, Carillon et Pointe Fortune.
Beatrice B.		Non émis.	59	9 72	A hélice, pass., lac Deschênes.
C. E. Read	Remorq	2 sept.	13	6 04	A aubes, remorq., lac Kippewa.
F. W. Avery	"	2 "	14	6 12	" "
D. A. Martin		2 "	78	11 24	A hélice, pass., rivière du Nord.
R. Hurdman	40	3 "	93	12 44	" lac Kippewa.
Alice	40	3 "	26	7 03	" "

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonn'ge brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Otter	Remorq ..	3 sept ...	21	6 68	A aubes, rem., lac Kippewa.
North River	" ..	3 " ...	22	6 76	" "
Beaver	" ..	4 " ...	13	6 04	" lac Témiscamingue.
Mink	" ..	4 " ...	14	6 12	" "
Dora	" ..	4 " ...	48	8 84	A hélice, rem. "
Argo	" ..	4 " ...	154	20 32	A aubes "
Meteor	350	5 " ...	299	31 92	A hélice, pass. "
Ville Marie	Remorq ..	Non émis.	32	7 56	" rem. "
Clyde	15	5 sept ...	29	7 32	" pass. "
Little Roxy	Remorq ..	6 " ...	12	5 96	" rem. "
Hudson	40	8 " ...	45	8 60	A aub., pass., baie Barry et Combermere
Pontiac	250	10 " ...	116	17 28	" lac des Chats.
Chaffey	40	19 " ...	42	8 36	A hél., pass., Lancaster et Valleyfield.
Scout	Serv. du b.	.....	.....	.....	Ministère de la Marine et des Pêcheries.
Wild Rose	Y. de plai.	10 nov. ...	10	5 80	A hél., yacht de plaisance, fl. St-Laurent.
		1904.			
Longueuil	300	28 mars ..	365	.....	A aub., trav., Montréal et Longueuil.
Boucherville	600	28 " ..	419	.....	" " Boucherville
St. Laurent	267	6 avril ...	546	.....	" pass., Montréal et Berthier.
Grue No 2	.....	8 " ...	100	.....	Grue, Montréal.
Hubert Larkin	Remorq ..	9 " ...	49	.....	A hélice, rem., fl. St-Laurent.
Montmorency	" ..	10 " ...	18	.....	" "
Tak-it-Esy	" ..	10 " ...	5	.....	" "
Dragueur Pontiac	.....	10 " ...	221	.....	Dragueur "
Dolphin	Remorq ..	20 " ...	70	10 60	A hélice, rem., rivière Ottawa.
Florence	" ..	20 " ...	62	9 96	" "
Archie Stewart	" ..	20 " ...	80	11 40	" "
G. H. Harris	" ..	20 " ...	87	11 96	" "
Sir Hector	" ..	20 " ...	40	8 20	" "
D. B. Mulligan	40	21 " ..	77	.....	A héli., bac, Pembroke et Desjardins.
Victoria	400	21 " ...	188	23 04	A aub., pass., Pembroke et Des-Joachims
E. H. Bronson	Remorq ..	21 " ...	285	27 80	" rem., haut de la riv. Ottawa.
C. B. Powell	" ..	21 " ...	272	26 76	" "
Alex Fraser	" .	22 " ...	320	30 60	" "
Hercules	" ..	22 " ...	21	6 68	" "
Pembroke	" ..	22 " ...	194	20 52	" "
Tit Willow	Y. de plai.	22 " ...	17	.....	A hélice, yacht "
G. H. Notter	Remorq ..	23 " ...	14	6 12	" rem., rivière Ottawa.
Rockland	" ..	23 " ...	78	11 24	" "
Alva	" ..	23 " ...	27	.....	" "
Hall	50	23 " ...	247	.....	" fret, pass., Ottawa et Montréal.
Welshman	25	23 " ...	156	.....	" " "
Cacouna	Fret	28 " ...	1,451	.....	" fret, canadien et étranger.
Scotsman	40	29 " ...	265	.....	" fret, pas., Ottawa et Montréal.
Olive	60	29 " ...	151	.....	" " Portland "
Ida	40	29 " ...	247	.....	" " Ottawa "
British Lion	Remorq ..	29 " ...	25	.....	" remorq., rivière Ottawa.
Harry Bate	Fret	29 " ...	254	.....	" fret, Ottawa et Montréal.
Hebron	"	4 mai ...	149	.....	" " Oswego.
Dragueur No 4	.....	4 " ...	100	.....	Dragueur, Montréal.
Cape Breton	Fret	11 " ...	1,764	.....	A hélice, fret, Canada et étranger.
Seaborn	Y. de plai.	11 " ...	30	.....	" yacht, fleuve St-Laurent.
Charlemagne	Remorq ..	13 " ...	76	11 08	" remorq. "
Surveyor	Fret	13 " ...	50	.....	" fret "
Sovereign	700	15 " ...	637	.....	A aubes, pass., Montréal et Carillon.
Empress	800	20 " ...	678	.....	" " Ottawa et Grenville.
Victoria	300	20 " ...	181	.....	A hélice " " Thurso.
Russell	Remorq ..	20 " ...	76	.....	" remorq., rivière Ottawa.
Ada	" ..	20 " ...	29	.....	" " "
G. B. Greene	600	21 " ...	255	28 40	A aubes, pass., lac Deschênes.
Albert	Remorq .	21 " ...	269	26 52	" remorq. "

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Fin.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonn'ge brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1904.		$ c.	
G. B. Pattee	Remorq ..	21 mai ..	30	7 40	A hélice, remorq., lac Deschênes.
Beatrice B.	40	21 " ..	59	.....	" pass. "
Pontiac	250	22 " ..	116	.....	A aubes " lac des Chats.
Madawaska	Remorq ..	22 " ..	15	.....	" bac de touage, lac des Chats.
Amable du Fond	" ..	22 " ..	17	.....	" " "
Coulonge	" ..	22 " ..	18	.....	" " "
Hamilton	" ..	23 " ..	320	30 60	" remorqueur "
J. L. Murphy	" ..	23 " .	173	18 84	A hélice " "
Sampson	" ..	23 " ..	15	6 20	A aubes, bac de touage "
Mansfield	15	23 " ..	169	.....	A hélice, trav., Ottawa et Pte-Gatineau
Agnes	40	23 " ..	29	.....	" pas., Buckingham & High Rock
Mildred	25	25 " ..	15	.....	" " " "
Leon	15	25 " ..	15	.....	" " H. Rocket N.D. du Laus.
Grue Otto	.....	2 juin ...	100	.....	Dragueur, rivière St-Laurent.
" King Edward	.....	2 " ..	100	.....	" "
May	Y. de plai.	3 " ..	21	.....	A hélice, yacht "
Laurier	Remorq ..	6 " ..	19	.....	" remorq. "
Alexandria	Y. de plai.	8 " ..	53	.....	" yacht, rivière Richelieu.
Duchess of York	700	8 " ..	490	.....	A aubes, pass., Montréal et Carillon.
Princess	200	9 " ..	527	.....	" " " "
Maude	200	9 " ..	269	.....	" " " Ottawa.
Filgate	400	9 " ..	425	.....	" " " Cornwall.
Salabery	40	9 " ..	222	.....	A hélice " " Valleyfield
Chummy	Remorq ..	10 " ..	5	.....	" remorq., rivière Ottawa.
Bonito	30	11 " ..	17	.....	" trav., Calumet et l'Orignal.
Leo	20	11 " ..	2	.....	" " Hawkesb'y et Grenville.
T. Osborne	Remorq ..	11 " ..	25	.....	" remorq., rivière Ottawa.
Sandy	" ..	12 " ..	30	.....	" " "
Glide	40	12 " ..	80	.....	" trav., Hawkesb'y et Calumet.
Annie Laurie	Y. de plai.	16 " ..	3	.....	" yacht, lac Nipissingue.
Queen	40	16 " ..	15	.....	" pass. "
Carmita	Y. de plai.	16 " ..	9	.....	" yacht "
Sparrow	40	16 " ..	38	.....	" pass. "
Vanwoodland	100	16 " ..	37	.....	" " "
Booth	40	17 " ..	347	.....	A aubes " "
Ladas	Remorq ..	17 " ..	54	.....	A hélice, remorq. "
Zephyr	" ..	17 " ..	3	.....	" " "
Nosbonsing	" ..	17 " ..	25	.....	" " lac Nosbonsingue.
Empress	40	18 " ..	36	.....	" pass., lac Nipissingue.
Osprey	Remorq ..	18 " ..	6	.....	" bat. de pêche "
Sea Flower	" ..	18 " ..	6		" remorq. "
Shoofly	" ..	18 " ..	10		" " "
Madoc	" ..	18 " ..	8		A aubes, touage "
Monarch	" ..	19 " ..	37		" " "
Fleur de Mai	" ..	19 " ..	7		A hélice, remorq. "
Turtle	" ..	19 " .	38		A aubes, touage "
Dorothy	Y. de plai.	19 " ..	10		A hélice, yacht "
Verva	40	20 " ..	54		" pass., lac Wahnapitae.
Mahigama	10	22 " ..	20		" " Pembrooke et Ft-William
Tiger	Y. de plai.	22 " ..	4		" yacht, rivière Madawaska.
Hudson	40	23 " ..	45		A aub., pass., baie Barrie et Havergal.
Honoré	Remorq ..	23 " ..	22		A hélice, remorq., rivière St-Laurent.
Valleyfield	450	26 " ..	417		" jum., pas., Montréal et Valleyfi'd
Total	.....	.....	17,297	$672 92	

WM. LAURIE,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés à l'étranger, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION DE MONTRÉAL.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employe.
		1904.		$ c.	
Farnand.....	Fret.....	12 mai...	13·87	115 96	A hélice, Montréal et Sydney.

WM. LAURIE,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION DE MONTRÉAL.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Windermere		9 juillet	31	7 48	A hélice, yacht, rivières.
Kate		12 "	61	9 88	" remorq., fleuve St-Laurent.
Lucia		19 "	41	8 28	" " port de Montréal.
Drageur n° 4		9 août	100	13 00	Drague à godets, rivières.
Mary A. Laughlin		9 "	23	6 84	A hélice, remorq., fleuve St-Laurent.
Maggie May		18 "	29	7 32	" " " "
Maggie R. King		3 sept.	27	7 16	" " canal Lachine.
Québec		11 "	108	13 64	" fret, fleuve St-Laurent.
		1904			
Robert McKay	150	21 mars	129	15 32	" pass. et remorq., p. de Montréal.
Grue n° 5		21 "	100	13 00	Grue, port de Montréal.
" 4		23 "	100	13 00	" " "
" 3		23 "	100	13 00	" " "
Aberdeen	150	27 "	87	11 96	A hél., pass. et remorq., port de Montréal.
Grue n° 1		27 "	100	13 00	Grue, port de Montréal.
Dragueur n° 2		28 "	100	13 00	Drague à godets, port de Montréal.
" 4		28 "	461	41 83	" " " "
Grue n° 6		28 "	100	13 00	Grue " "
Dragueur n° 1		6 avril	100	13 00	Drague à godets " "
" 3		6 "	100	13 00	" " " "
St. Louis		7 "	34	7 72	A hélice, remorq. " "
Courier	25	7 "	12	5 96	A hél., pass. et remorq., port de Montréal.
H. Larosée		21 "	13	6 04	" remorq., canal Lachine.
Bateau-foret		23 "	100	13 00	Bateau-foret, port de Montréal.
T. H. Naismith		1er mai	49	92	A hélice, remorqueur, port de Montréal.
Ida		4 "	26		" " canaux.
Dauntless		4 "	81		" " lac Ontario.
Sonnette		6 "	100		Mouton, port de Montréal.
Grue Assistance		7 "	100		Grue " "
Frank Perew		20 "	43		A hélice, remorq., fleuve St-Laurent.
Nellie Reid		27 "	56		" " " "
Tim Doyle		29 "	15		" " canal Lachine.
Elévateur à grain n° 8		2 juin	80		" élév. à grain, port de Montréal.
Armenia		5 "	467		" fret, lac Ont. et fl. St-Laurent.
Plover		5 "	40		" remorq., canal Lachine.
Elévateur à grain n° 5		10 "	80		" élév. à grain, port de Montréal.
" " 18		10 "	214		" " " "
" " 12		13 "	183		" " " "
" " 13		13 "	178		" " " "
" " 2		13 "	170		" " " "
" " 4		15 "	188		" " " "
" " 16		16 "	210		" " " "
" " 14		17 "	181		" " " "
" " 7		18 "	170		" " " "
*St. George		Non émis.	68		" remorqueur, non employé.
Elévateur à grain n° 1		19 juin	165		" élév. à grain, port de Montréal.
" " 10		19 "	173		" " " "
" " 15		22 "	213		" " " "
" " 9		22 "	172		" " " "
" " 11		23 "	169		" " " "
" " 6		24 "	170		" " " "
Agnes McMahon		24 "	54		" remorqueur, rivière Ottawa.
Total			5,871	$288 40	

* Inspection pas terminée.

LOUIS ARPIN,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903.

DIVISION DE MONTRÉAL.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	OBSERVATIONS. Classe et cause de la non-inspection.	
Hector	21	14	A hélice, remorq.	Non employés.
Antelope	83	57	" "	
C. W. Dennis	17	8	" "	
H. M. Mixer	30	9	" "	
West Arm	27	12	" "	
White Squall	7	5	" yacht.	
Monaco	10	6	" "	
Nora	28	19	" remorq.	
Richelieu	167	87	A aubes, passag.	
Jessie	19	13	A hélice, remorq.	
Ballantyne	14	6	A aubes "	
Quinze	32	26	A hél. jum., rem.	
John Thompson	5	4	A hélice, yacht.	
H. Trudel	13	5	A aubes, remorq.	
Maid of the Mill	8	6	A hélice "	
Owl	4	3	" yacht.	
Union	75	66	" passagers.	
Juno	17	7	" yacht.	
Nama	41	36	" "	Pas de demande.
Lyon, C.	19	13	" remorq.	
Willie, C	8	6	" "	
Annie, C	6	4	" passagers.	Pas encore inspectés.
St. Louis	29	20	" yacht.	
Lady of the Lake	607	369	A aubes, passagers	
Massawippi	4	3	A hélice "	
John A	20	13	" remorq.	
Dandy	46	31	" "	
E. G. Laverdure	54	49	" "	
Florida	201	128	A hélice jum., fret	
Chateauguay	222	119	A aubes, passag.	
R. Anglin	97	52	A hélice, fret.	
Robert Stoker	14	2	" remorq.	
Gertie	21	14	" "	
Nokomis	25	17	" yacht.	
Aid	25	15	" remorq.	
Total	2,016	1,244		

WM. LAURIE,
LOUIS ARPIN.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903.

DIVISION DE QUÉBEC.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1902.		$ c.	
Dolley		1er nov.	5	5 24	Yacht de plaisance, Québec.
		1903.			
Spray		15 mai	107	13 56	A hélice, remorq., Montréal et Québec.
Batiscan		15 "	40	8 20	A aubes, Batiscan et Québec.
		1902.			
Kathleen	40	1er nov.	280	30 40	" pass., Grosse-Ile et Québec.
		1903.			
Fabiola		15 mai	81	11 48	Goélette de sauv. à vap. golfe et Québec.
Spray de Québec		15 "	21	6 68	A hélice, remorqueur, Québec.
Queen	450	15 juillet	367	37 36	" bac, hiver, Québec et Lévis.
Maud		15 août	50	9 00	A aubes, remorq., Saint-Maurice.
St. Pierre (dragueur)		15 "		5 00	"
Mabel McDonald		15 mai	42	8 30	A hélice, remorq., Trois-Rivières.
No. 6, dragueur		15 "	100	13 00	A aubes, pass. "
Roberval		15 juin	126	18 08	" " Roberval et Paribonca.
Marie Louise (ministère des Travaux publics).					A hélice, remorqueur.
		1902.			
Admiral		15 nov.	682	62 56	A aubes, pass., Gaspé et Dalhousie.
		1903.			
Fearless		1er juil.	10	5 80	A hélice, remorqueur, Pabos.
Bella		1er "	43	8 44	A aub., trav., Cross Pt. et Campbellton
Christiana		1er "	57	9 56	" remorq., Ristigouche.
Oak Bay		1er "	27	7 16	" " "
Le Brochu		6 "	19	6 52	A hélice " lac Métapédia.
Maria		8 "	31	7 48	" " Québec et Portneuf.
Randolphe		8 "	17	6 36	" " rivière Batiscan.
Duke of York (drag.)		8 "	100	13 00	" "
J. Paul		1er "	20	6 60	" " Sorel et Montréal.
Carmelia		1er "	63	10 02	" " " "
Alcyon		1er "	44	8 52	" bac, Ste-Anne et Chicoutimi.
Marie Louise		1er "	99	12 92	A aubes, remorq., rivière Saguenay.
Forest		1er "	26	7 08	A hélice " " "
Nord		1er "	56	19 48	" pass., Roberval et Paribonca.
St. Louis de Matebatchouan		1er "	17	6 36	" remorq., lac Saint-Jean.
Kenogami		1er août	21	6 68	" " Saguenay.
Thor		1er "	323	30 84	A aubes, remorq., rivière Saguenay.
Alpha		1er "	16	6 28	A hélice " Québec.
Muriel		1er sept.	64	10 12	" " rivière Saguenay.
Activity		1er mai	22	6 76	" " " Berthier.
Nithsdale (dragueur)		1er "		5 00	Dragage, Berthier.
Macannamac		1er août	4	5 30	A hélice, yacht, lac aux Araignées.
Jubilee	30	1er "	25	7 00	" pass., Mégantic et Trois-Riv.
Campania		1er "	23	6 84	" remorq., lac Mégantic.
L'Ami		1er "	16	6 28	" " " Aylmer.
Honkedore		1er "	6	5 44	" " " Saint-François.
Dot		1er "	10	5 80	" " " "
Amanda		21 "	11	5 88	" " port de Québec.
Jack		1er sept.	31	7 48	" " Saint-Thomas et Québec.
Manicouagan		1er "			" " Manicouagan.
Polaris	450	1er "	533	50 64	" bac, hiver, Québec et Lévis.

BÂTEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.—*Suite.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1904.		$ cts.	
Pilot	450	1er sept.	426	42 08	A hélice, bac, hiver, Québec et Lévis.
St. Henry		1er août	101	13 08	" remorqueur, lac St-Jean.
		1904.			
Savoy	25	1er mai	348	35 84	" pass., fret, Anticosti et Québec.
Greetland	40	1er "	1,091	95 28	" " Mont. et St-Jean, N.B.
Florence (goélette)		1er "	133	15 64	" goélette de sauv. Mont. et Golfe.
King Edward	150		355		" pass., Mont. et prov. maritimes.
Terrebonne	450	1er mai	636		A aubes, pass., Mont. et Contrecœur.
Fire Fly	40	1er "	214		" " " Berthier.
Berthier	600	1er "	937		" " " Trois-Rivières.
Sorel	250	1er "	158		" " " Beauharnois.
Carmelia		1er "	63	10 04	A hélice, remorqueur, port de Montréal
Chambly	600	1er "	538		A aubes, pass., Montréal et Chambly.
Spray		1er "	107	13 56	A hélice, remorqueur, fleuve St-Laurent
Laprairie	350	1er "	600		A aubes, pass., Montréal et Laprairie.
Drague à cuiller		1er "			Fleuve St Laurent
Cartier		1er "			Steamer du gouv., service du dragage.
St. Jean Iberville		1er "			" " "
St. Francis		1er "	59		" " "
Frontenac		1er "			" " "
Jessie Hume		1er "			" " "
Champlain		1er "			" " "
Lac St. Pierre		1er "			" " "
de Lévis		1er "			" " "
Saguenay	453	15 "	992		A aubes, pass., Québec et Chicoutimi.
Canada	600	1er "	2,010		" " " Montréal.
Emelia		1er "			Dragage et levée hydrographique.
Nithsdale (dragueur)		15 "			Dragage dans la rivière Berthier.
Activity		15 "			A hélice, remorq. " "
Julia		1er "	91	12 28	" " fleuve St-Laurent.
Ethel		1er "	72	10 76	" " "
Chipmunk		1er "	20	6 60	A hélice, yacht de plaisance.
Beaupré	800	1er "	2,068		A aubes, pass., Montréal et Ste-Anne.
J. Paul		1er "	20	6 60	A hélice, remorqueur, fleuve St-Laurent.
W. O. Francis		1er "	37	7 96	" " "
South	450	1er "	349		A aubes, bac, Québec et Lévis.
Gaspesien		14 "	490	47 20	A hélice, pass., Montréal et Golfe
Mary	15	16 "	108	16 64	" Québec "
Contest		10 "	274	29 92	" " "
City of London	250	14 "	516	49 28	A aubes, bac, Ile du Prince-Edouard.
North	450	17 "	289		A aubes, Québec et Lévis
Douro	200	17 "	432	42 56	A hélice, pass., Québec et Golfe.
Queen	200	17 "	332	34 56	" bac, St-Jean, N. B.
Alpha		18 "	20	6 60	" remorq., fleuve St-Laurent
Victoria		18 "	48		" " " "
Frank Jackman		21 "	39	8 12	" " " "
M. E. Hackett		2 "	78		" " " "
Two Brothers		1er "	23		" " " "
Lord Strathcona	25	1er "	495		A hél. jum., rem. et 25 pass. Mont. et étr.
Carolina	600	1er "	968		A aubes, pass., Montréal et Chicoutimi.
Rodolphe		1er "	116		" remorq., Sorel et Trois-Rivières
Quebec	800	1er "	3,056		" pass., Québec et Montréal.
Algerian	400	1er "	914		" " Montréal et Toronto.
Trois Rivières	600	1er "	1,552		" " " Trois-Rivières
Hudson		1er "	158	17 64	" remorq., Québec et Montréal.
Fred, (ex Asilda)		1er "	24		A hélice, remorqueur, Montréal et lacs.
May, (ex W. C. Loggie)		1er "	21		" " port de Montréal
McNaughton		1er "	137		" " Montréal et lacs
Rival		15 "	125		A aubes " Montréal et Québec.
Sincennes		16 "	228		" " " "
Alice		16 "	67	10 36	A hélice " port de Montréal

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec.—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.—*Suite.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1904.		$ cts.	
Prefontaine	40	18 mai	889		A hélice, pass., Montréal et Québec.
St. Croix	550	15 "	505	48 48	A aubes, " " "
Virginia	600	1er juin	1,701		" " " Chicoutimi.
Fabiola		1er mai	81		Goélette de sauvetage, Golfe et Montréal
Etoile	591	1er "	360		A aubes, pass., Montréal et Québec.
Victoria		1er juin	343		A hélice, " " et Chambly.
Cultivateur	751	1er mai	687		A aubes, bac " et l'île Ste-Hélène
Matilda		1er "	113		A hélice, remorqueur, port de Montréal
Virginia (remorqueur)		1er "	146		" " fleuve St-Laurent
Belle		18 "	51	9 08	" " " "
Hamilton		22 "	938		A aubes, fret, Montréal et Hamilton.
Columbian	500	22 "	884		A hélices jum., pass., Mont. et Toronto.
Bohemian	400	23 "	1,107		A aubes, pass., " "
C. W. Jones		23 "	48		A hélice, remorqueur, port de Sorel
Trenton (dragueur)		24 "	100		Dragage, port de Sorel.
I. L. X		24 "	100		" "
Polaris	450	1er juin	553		A hél., bac, hiver, Québec et Lévis.
Diver		4 "	86		A hél., bateau de sauv., Québec et Golfe
St. Louis	555	17 "	428		A aub., pass., Montréal, Québec et Golfe
E. B. Eddy		18 "	78	11 24	A hélice, remorqueur, Québec et lacs.
Francis H		13 "	17		" " port de Québec.
St. Roch		15 "	18		" " "
Spray		17 "	24	6 92	" fleuve St-Laurent.
Foam		20 "	16	6 28	" port de Québec
Hope		20 "	19	6 52	" " "
Ripple		20 "	13	6 04	" " "
Leilley H		24 "	19		" " et Rivière-du-Loup.
Wobun		25 "	1551		" fret, Montréal et ports étrangers.
Samson		5 "	94		A hél., pass., Grandes Piles et Latuque.
St. Maurice		6 "	45		" pass., " " "
High Rock		6 "	8		" remorq., " " "
Florence		8 "	18		" " " "
Dream		8 "	27		" pass., " " "
St. Louis		8 "	17		" remorq., " " "
Beatrice		6 "	40		" Trois-Rivières.
Dragueur n° 5		1 "	100		Dragage à Trois-Rivières.
Mabel McDonald		1 "	42		A hélice, remorq., fleuve St-Laurent
Como	40	8 "	75		A aubes, pass., T.-Rivières et Nicolet.
Blandford		8 "	65		A aubes, remorq., rivière St-Maurice.
Bourgeois		8 "	94		" bac, Nicolet et Trois-Rivieres.
Glacial		8 "	109		A hél., " Ste-Angèle et Trois-Rivières.
Mary A. Laughline		8 "	23		A hélice, remorq., service du dragueur.
Dragueur n° 4		9 "	100		
Corine		1er "	23		A hélice, remorq., port de Québec.
St. Charles		1er "	23	6 84	" " "
Alma		25 "	43		Bateau d'excursion
Marie Josephine		13 avril	117		A hél., bat. de sauv., Montréal et Golfe.
Polino	30	1er mai	807	72 56	" pass., Montréal et Terre-Neuve.
Frontenac	400	1er "	304	32 32	" jum., bac, Québec et St-Romuald.
Champion	612	1er "	482	46 56	A aubes, pass., Québec et Berthier.
Orleans	530	1er "	269	29 52	A hél., pass., Québec et Ile d'Orléans.
Campana	400	11 avril	1697	143 76	" jum., pass., Mont. et Pictou, N.E.
Rhoda	150	13 "	182	22 56	A aubes, aviso, Rimouski.
Shamrock		1er mai	237		A hélice, service des bouées.
Total			41,486	$1,511 84	

JOS. SAMSON,
Inspecteur de chaudières et machines.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION DE QUÉBEC.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Tonnage brut.	Tonnage officiel.	Observations. — Cause de la non-insp. et classe du bateau.
Adriatic	156	87	Dégréé, faute d'emploi.
Atlantic	564	283	"
Victor	35	18	Inspecté depuis.
Mersey	56	34	Insp. depuis et sombré sur haut-fond. de Manicouagan.
Marie Alma	52	36	Dégréé faute d'emploi.
Beaver	273	104	"
Ivan R	18	12	"
Dama	54	37	Inspecté depuis.
Charlevoix	212	144	Dégréé faute d'emploi.
Albatros	21	14	Ne navigue pas.
Total	1,441	769	

JOS. SAMSON,
Inspecteur de chaudières et machines.

BATEAUX à vapeur inspectés durant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

INSPECTION DES COQUES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Bella Ritchie	125	1er juillet.	69	10 52	A aubes, Montréal et Beauharnois.
Bonenfant	25	1er "	31		A hélice, Charlemagne et Bout de l'Ile
*Charlevoix			212	24 96	
Lady of the Lake	700	11 juillet.	607	56 56	A aubes, Newport et Georgeville.
Anny C	10	11 "	6	5 48	A hélice, sur le lac Magog.
Mississippi	10	11 "	4	5 32	" " Mississipi.
Maud	350	12 "	269	29 52	A aubes, Montréal et Ottawa.
*Ida			247	27 76	
Spray	15	15 juillet.	21	6 68	A hélice, havre de Québec.
Belle	40	16 "	51	9 08	" "
J. H. Hacket	25	16 "	117	17 36	" "
M. E. Hacket	40	16 "	78	11 24	" "
Admiral	250	8 août	682	62 56	A aubes, Dalhousie et Gaspé.
Bella	10	9 "	43	8 44	" Campbellton et Cross-Point.
Salaberry	40	20 "	222	25 76	A hélice, Montréal et Valleyfield.
*Chaffey					A aubes, dégréé.
Marie Louise	30	26 août	99	12 92	" Chicoutimi et Ste-Anne.
Alcyone	20	26 "	44	8 52	A hélice " "
Mistasini	40	27 "	495	47 60	A aubes, Roberval et Gr.-Décharge.
Peribonca	40	27 "	179	22 32	" sur le lac St-Jean.
Le Colon	40	27 "	173	21 84	" "

* N'est pas aménagé pour transporter des passagers.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.,—Division Québec et Montréal—*Suite.*

INSPECTION DES COQUES.—*Suite.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Nord	30	27 août	56	9 48	A hélice, Roberval et Peribonca.
Roberval	50	27 "	126	18 08	A aubes " "
Lord Strathcona	50	30 "	495	47 60	A hélice, Montréal et ports étrangers.
Kathleen	40	2 sept	280	30 40	A aubes, Québec et Grosse-Ile.
Jubilee	30	16 "	25	7 00	A hélice, lac Mégantic et Wobun.
Polaris	450	6 octobre	533	50 64	" Québec et Lévis.
Pilot	450	8 "	426	42 08	" "
Queen	450	9 "	367	37 36	" "
		1904.			
Savoy	25	11 avril	348	34 84	A hélice, Montréal et ports étrangers.
Campana	400	15 "	1,697	143 76	" " Pictou.
Rhoda	150	13 "	182	22 56	A aubes, Québec et Rimouski.
Greetlands	40	16 "	1,091	95 28	A hélice, Montréal et St-Jean, T.-N.
Douro	200	17 "	432	42 57	" Québec et Sydney.
Queen	200	18 "	332	34 56	" St-Jean et tributaires.
City of London	250	17 "	516	49 28	" Charlottetown et Crapaud.
Mary	18	21 "	108	16 64	" Québec et Gaspé.
Polino	30	27 "	807	72 56	" Mont., Sydney et St-J., T.-N.
Berthier	600	28 "	934	..	A aubes " et Trois-Rivières.
Mouche à feu	40	29 "	214	.....	" Sorel et Berthier.
Sorel	250	29 "	158	.....	" Montréal et Beauharnois.
Chambly	600	10 "	535	.....	" " Chambly.
Canada	600	10 "	1,768	.....	" " Québec.
Laprairie	350	10 "	600	.....	" " Laprairie.
Orlean	530	14 "	269	29 52	A hélice, Québec et Ile-d'Orléans.
Gaspesian	40	14 "	490	47 20	" Montréal et Gaspé.
Frontenac	555	17 "	304	32 32	" Québec et St-Romuald.
Beaupré (ex Montréal)	800	20 "	2,068	.....	A aubes, Montréal et Ste-Anne.
Saguenay	443	20 "	992	.....	" " Chicoutimi.
South	450	20 "	349	.....	" Québec et Lévis.
North	450	21 "	289	.....	" "
Champion	612	22 "	482	46 56	" Québec et Berthier.
Terrebonne	450	24 "	316	.....	" Montréal et Sorel.
Longueuil	300	25 "	365	.....	" " Longueuil.
Hochelaga	600	25 "	419	.....	" Hochelaga et Boucherville.
St-Laurent	257	25 "	548	.....	" Montréal et Berthier.
Lord Strathcona	30	29 "	495	.....	A hélice " ports étrangers.
St. Croix	550	2 mai	506	48 48	A aubes, Québec, Ste-Croix.
Etoile	591	2 "	560	.....	" " et Montréal.
Contest	150	6 "	274	29 92	" " et Grosse-Ile.
Préfontaine	40	7 "	889	.....	A hélice, Montréal et Québec.
Quebec	800	15 "	2,656	.....	A aubes " "
Carolina	600	15 "	969	.....	" " Chicoutimi.
Cultivateur	751	15 "	362	.....	" " ileSte-Hélène
Trois-Rivières	600	15 "	1,552	.....	" " Trois-Rivières.
Victoria	30	15 "	343	.....	A hélice " St-Jean, P.Q.
Corsican	400	17 "	946	.....	A aubes " Hamilton.
Welchman	25	17 "	156	.....	A hélice " Ottawa.
Châteauguay	440	17 "	222	.....	A aubes " Châteauguay.
Valleyfield	450	17 "	417	.....	" " Valleyfield.
Duchess of York	700	18 "	490	.....	" " Carillon.
Salaberry	40	18 "	222	.....	A hélice " Valleyfield.
Princess	200	18 "	527	.....	A aubes " Carillon.
Bonenfant	25	18 "	31	.....	A hél., Charlemagne et Bout de l'Ile.
Victoria	300	19 "	181	.....	A hélice, Ottawa et Thurso.
Empress	800	19 "	678	.....	A aubes, Ottawa et Grenville.
Mansfield	15	20 "	169	.....	A hélice, Ottawa et Hull.
G. B. Greene	600	20 "	255	.....	A aubes, Ottawa et lac Deschênes.
Beatrice B.	40	20 "	40	.....	A hélice, Aylmer et Britannia.
Pontiac	230	21 "	116	.....	A aubes, sur le lac Des Chats.
Léon	15	22 "	15	.....	A hél., High Rock et N.-Dme du Laus.

BATEAU à vapeur inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.—Division Québec et Montréal—*Fin.*

INSPECTION DES COQUES—*Fin.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspect. payés.	Classe et où employé.
		1904.		$ c.	
Mildred	25	22 mai	15		A hélice, Buckingham et High-Rock.
Agnes	40	22 "	29		" " "
Leo	20	24 "	2		" Hawkesbury et Grenville.
Bonito	30	24 "	17		" Calumet et L'Orignal.
Glide	40	24 "	80		" Calumet et Hawkesbury.
John	40	25 "	35		A aubes, Carillon et Pointe-Fortune.
Sovereign	700	25 "	636		" " Montréal.
Hosanna	40	26 "	89		A hélice, Montréal et Longueuil.
Olive	60	26 "	151		" " Ottawa.
Bohemian	375	30 "	628		A aubes, Montréal et Prescott.
Armenia	*	30 "	467		A hélice, Montréal et lac Ontario.
Garnet	200	29 "	385		A aubes, Montréal et Cornwall.
Belle	40	8 juin	59		A hélice, port de Québec.
Spray	15	8 "	21		" " "
King Edward	150	8 "	355		" Mont., Matasquan et Gaspé.
M. E. Hackett	40	8 "	78		" port de Québec.
Columbian	500	8 "	884		" Montréal et Toronto.
Algerian	400	8 "	914		A aubes, Montréal et Hamilton.
Virginia	600	8 "	1,701		" " Chicoutimi.
Queen	40	20 "	15		A hélice, sur le lac Nipissingue.
Sparrow	40	20 "	38		" "
Van Woodland	100	20 "	37		" "
Booth	40	20 "	347		A aubes, "
Empress	25	20 "	36		A hélice, Sturgeon-Falls et rivières.
Fleur de Mai	†		7		" " "
Dorothy	10	20 juin	10		" lac Nipissingue et rivières.
Verva	40	22 "	55		" Wahnapitae.
D. B. Mulligan	40	22 "	77		" Pembroke et Calumet.
Mahigama	40	22 "	20		" " Fort-William.
Victoria	400	22 "	188		A aubes, " St-Joachim.
Hudson	40	23 "	45		" baie de Barry et Palmers.
Hall	50	23 "	247		A hélice, Montréal et Ottawa.
Robert McKay	150	24 "	129		" port de Montréal.
Aberdeen	150	24 "	87		" "
Filgate	400	20 "	425		A aubes, port de Montréal et Cornwall
Ida	40	24 "	247		A hélice, " Ottawa.
Spartan	400	24 "	946		A aubes, " Hamilton.
Chaffey	40	25 "	42		A hélice, Valleyfield et Lancaster.
Maud	200	15 "	269		A aubes, Montréal et Ottawa.
Hamilton	375	15 "	938		" " Toronto.
Wobun	*	29 "	1,552		A hélice, Montréal et ports étrangers.

* Fret. † N'est pas aménagé pour transporter des passagers.

PHILIPPE DUCLOS,
Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés pour l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

INSPECTION DES COQUES.

Nom.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Richelieu	113·38	71·43	A aubes, passagers, ne navigue pas.
Kathleen	230·38	176·64	" impropre pour navig.
St-Louis	427·57	269·55	" inspecté depuis.
Samson	95·55	63·61	A hélice, passagers "
St-Maurice	44·72	30·41	" "
Coma	75·11	47·32	A aubes, passagers "
Glacial	109·00	74·00	A hélice " "
Bourgeois	94·34	59·44	A aubes " "
Maria Louise	5·66	5·01	A hélice " "
Ivan R	18·29	12·44	" " en construction.
Arthur	14·98	12·24	" " impropre pour nav.
Adriatic	156·03	87·29	" " ne navigue pas.
Atlantic	565·03	282·80	" " impropre pour nav.
Charlevoix	212·38	67·96	" fret, ne navigue pas.

PHILIPPE DUCLOS,
Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur inspectés durant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1903.		$ cts.	
Highland Mary		3 juil.	73·73	10 92	A hélice, allège, cabotage.
L. Boyer	100	4 "	60·00	9 80	" passagers, port d'Halifax.
Robbie Burns		5 "	88·95	12 12	" allège "
Commodore	30	8 "	12·84	6 04	" passagers "
I. C. U	10	6 juin	3·58	5 32	" " bassin d'Annapolis.
Millie R		14 mai	19·85	6 60	" remorqueur.
Star	15	18 juil	6·07	5 48	" passagers, port de Wallace.
Malcolm Cann	100	21 "	211·81	24 96	" " cabotage.
Iona	22	22 "	54·27	9 32	" " Sydney et Canso.
Marion	400	22 "	478·49	46 24	A aubes " lacs Bras-d'Or.
Alameda	40	23 "	62·59	10 04	A hélice " rivière Mira.
Marietta	19	23 "	7·04	5 56	" " "
Vesta		23 "	9·21	5 72	" remorqueur "
Zulieka		23 "	12·38	5 96	" " "
Elenor M. Cates		24 "	58·81	9 72	" " cabotage.
Eldon		25 "	37·81	8 04	" " "
Clayton	40	14 mai	42·62	8 44	" passagers, baie et rivière Avon.
Susie	40	14 "	26·83	7 16	" " "
Rescue		14 août	124·09	14 92	" fret, cabotage.
Bessie & Harry		15 "	22·49	6 76	" bateau à eau, port d'Halifax.
Aid		22 "	98·55	12 84	" fret, cabotage.
St. Michael	15	26 "	39·20	8 12	" passagers, Liverpool et côte.
Arbutus		26 "	46·76	8 76	" remorqueur, cabotage.
Maggie	38	27 "	19·26	6 52	" pass., Lunenburg et sud.
Carrie	40	27 "	14·83	6 20	" " Chester et Mahone.
Mascotte	25	27 "	35·40	7 80	" " Lun'burg et p. de la côte.
Collector	40	30 "	52 02	9 16	" " Halifax et Bedford.
Cygnet		2 sept.	11·23	5 88	" bateau de pêche, cabotage.
Yuba	25	1er août	12·04	5 96	" pass., port de Barrington.
Henry Hoover		2 sept.	54·64	9 40	" remorqueur, cabotage.
Anticosti		3 "	19·00	6 52	" bateau de pêche, cabotage.
Gambrinus		3 "	28·36	7 24	" allège, port d'Halifax.
Elsie		6 "	22·14	6 76	" remorqueur, cabotage.
Albion		8 "	9·14	5 72	" " rivière Moser.
Salvor		10 "	44·93	8 60	" allège, port d'Halifax.
Lady Glover	25	12 "	137·51	19 04	" passagers, cabotage.
Lunenburg	175	20 "	265·55	29 28	" " "
Ralph E. S.		10 oct	27·82	7 24	" bateau de pêche, cabotage.
Annie		21 "	42·12	8 36	" bateau à eau, port d'Halifax.
Bridgewater	225	28 "	207·79	24 64	" passagers, cabotage.
Wilfred C	60	30 "	99·26	12 92	" " "
La Have		13 nov.	49·27	8 92	" remorqueur "
Wanda		18 "	38·48	8 04	" " "
Harbinger	39	19 "	108·56	13 72	" passagers "
Westport	125	19 "	80·09	11 40	" " "
Edna R		20 "	49·66	8 92	" remorqueur "
Nereid		20 "	12·24	5 96	" bateau de pêche, cabotage.
Ida Lue		20 "	44·51	8 60	" remorqueur "
Yankee		20 "	7·31	5 56	" bateau de pêche "
Loretta		20 "	12·02	5 96	" remorqueur, rivière Tusket.
Goliah	17	22 "	146·83	19 76	" passagers, cabotage.
Halifax	250	25 "	338·42	35 04	A aubes, bac, port d'Halifax.
Alpha		8 déc.	61·20	9 88	A hélice, fret, cabotage.
Pekin		1er "	84·91	11 80	" " "
Messenger		22 "	111·53	16 96	" " "
		1904.			
Dolphin		15 jan.	8·07	5 64	" bateau de pêche, cabotage.
Newfoundland		14 fév	918·75	78 52	" fret, étranger.
Harlaw	60	12 "	451·36	44 08	" passagers, cabotage.
J. L. Nelson	20	11 mars	37·84	8 04	" " "

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Nouvelle-Ecosse.—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Fin.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1904.		$ c.	
Lenore	.....	18 mars..	15·23	6 30	A hélice, bateau de pêche, cabotage.
Island Gem	40	19 " ..	15·62	6 28	" passagers, port de Yarmouth.
Edna R.	.....	19 " ..	49·66	8 92	" remorqueur, cabotage.
Florence C	.....	24 " ..	38·98	8 12	" fret "
Mable R	.....	27 " ..	85·20	6 20	" bateau de pêche "
Victor	.....	8 avril..	16·86	7 08	" fret, cabotage.
Flash	15	11 " ..	7·79	5 64	" passagers, port d'Halifax.
City of Ghent	60	17 " ..	198·64	23 92	" " cabotage.
Anita	.....	6 " ..	26·50	7 16	" bateau de pêche, cabotage.
Coban	37	17 " ..	1,063·30	93 04	" passagers, long cours.
Louisburg	.....	15 " ..	1,815·60	150 28	" fret "
Halifax	500	21 " ..	1,874·88	158 00	" passagers "
Helen May Butler	.....	23 " ..	66·98	10 56	" fret, cabotage.
Percy Cann	140	28 " ..	80·06	.....	" passagers "
La Tour	60	29 " ..	154·43	.....	" " "
Gertrude M.	35	29 " ..	47·58	.....	" " "
Amphitrite	.....	2 mai....	149·45	.....	" fret "
Richard	.....	5 " ..	465·60	.....	" " "
Bonavista	50	5 " ..	1,306·33	.....	" passagers, long cours.
F. W. Roebling	35	5 " ..	161·97	.....	" " cabotage.
Trusty	100	11 " ..	57·60	.....	" " rivière La Have.
Mikado	17	12 " ..	43·94	.....	" " port d'Halifax.
Rescue	.....	13 " ..	124·09	.....	" fret, cabotage.
Marion	37	18 " ..	10·30	.....	" passagers, port de Pictou.
Arcadia	37	18 " ..	61·64	.....	" " cabotage
May Queen	25	19 " ..	35·92	.....	" " port de Pictou.
Gladiator	.....	20 " ..	70·40	.....	" remorqueur, cabotage.
Diamond	.....	20 " ..	22·65	.....	" " port de Sydney.
Fairy	.....	20 " ..	16·06	.....	" bateau à eau, port de Sydney.
Peerless	300	30 " ..	94·27	.....	" passagers " "
Douglas H. Thomas	18	21 " ..	211·91	.....	" " cabotage.
Weymonth	100	22 " ..	153·93	.....	" " "
Merrimac	22	22 " ..	85·80	.....	" " "
Sea Bird	.....	22 " ..	41·28	.....	" bateau de pêche, cabotage.
Pawnee	450	22 " ..	106·80	.....	" passagers, lacs Bras-d'Or.
Blue Hill	140	23 " ..	195·83	.....	" " "
Fred. L. M. Paint	37	23 " ..	88·18	.....	" " détroit de Canso.
Nelson	100	23 " ..	64·34	.....	" " lacs Bras-d'Or.
Vulcan	.....	23 " ..	18·40	.....	" remorqueur, cabotage.
Meadow Flower	.....	23 " ..	6·56	.....	" bateau à eau, port de Canso.
John L. Cann	125	24 " ..	165·55	.....	" passagers, cabotage.
Zaidee	.....	25 " ..	18·63	.....	" bateau à eau, port de Sydney.
Daisy	.....	25 " ..	10·74	.....	" " "
Gipsy	.....	25 " ..	16·70	.....	" remorqueur "
Dartmouth	435	1er juin...	311·23	.....	A aubes, bac, port d'Halifax.
Bruce	.....	1er " ..	55·70	.....	A hélice, allège "
A. C. Whitney	.....	15 mai....	62·67	.....	" remorqueur, cabotage.
Falmouth	.....	8 juin....	43·03	.....	" " rivière Avon.
Evangeline	150	8 " ..	69·18	.....	" passagers, "
Chester	.....	8 " ..	79·50	.....	" remorqueur "
Rona	.....	10 " ..	70·05	.....	" " rabotage.
Albatros	.....	10 " ..	31·38	.....	" yacht "
Freddie V	.....	10 " ..	26·69	.....	" remorqueur "
I. B. Hambley	100	4 avril...	31·71	.....	" passagers, port d'Halifax.
Acadia	100	21 " ..	74·21	.....	" " "
Petrel	20	29 juin ...	6.36	.....	" " "
Pastime	175	17 " ..	67·71	.....	" " "
Totaux	.....	.....	15,293·86	1,234 28	

J. P. ESDAILE,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Halifax, N.-E.

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada mais enregistrés ailleurs, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Dahome	70	9 août	2,469·74	205 60	A hélice, passagers, long cours.
Chebucto	400	9 "	578·48	54 24	" " port d'Halifax.
Pro Patria	60	14 "	759·01	68 72	" " long cours.
Ocamo	75	22 "	1,826·64	154 16	" " "
Beta	75	10 sept.	1,086·67	94 96	" " "
Oruro	150	15 "	1,919·07	161 52	" " "
		1904.			
Glencoe	100	6 janv.	767·09	69 36	A hélice, passagers, long cours.
Britannic		10 févr.	2,302·45	189 16	" fret "
Terje Viken		27 "	3,579·68	291 40	" " "
Universe		25 mars	2,535·51	207 88	" " "
Amelia	230	6 avril	356·58	36 56	" passagers, cabotage.
Silvia	115	21 "	1,707·70	144 64	" " long cours.
Prince George	600	30 "	2,040·14	171 20	" " "
Alert		20 mai	105·39	13 40	" remorqueur, cabotage.
Elaine	300	21 "	272·08	29 76	" passagers "
C. M. Winch		21 "	87·72	12 04	" remorqueur "
Bruce	300	26 "	1,154·59	100 40	" passagers, long cours.
Prince Arthur	600	11 juin	2,041.44	171 28	" " "
Olivette	450	15 "	1,678·17	142 24	" " "
Total			27,268·05	2,318 52	

J. P. ESDAILE,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Halifax, N.-E.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Tusket	3·04	2·00	Remorqueur, dégréé.
Alida	64·18	28·52	" "
Gem	4·67	2·12	Bateau de pêche "
Havana	470 18	245·86	Passagers "
Maple Leaf	129·06	81·31	Bac "
Volunda	29·80	13·96	Yacht "
Jessie Grey	76·01	47·93	Allège "
Bessie	10·45	5·74	Passagers "
Victor	9·62	6·41	Remorqueur "
David Duncan	20·59	10·59	" "
Lennox	66·29	41·76	Bac "
Lion	19·82	13·48	Remorqueur "
Dolphin	12·78	8·69	" "
Oneita	14·96	10·18	Bateau de pêche " pour une nouv. chaud're.
Yarmouth	1,451·92	724·66	Passagers "
Avon	64·66	41·39	" " " " "
W. M. Weatherspoon	59·29	34·41	Remorqueur, pas encore inspecté.
Vega	132·22	82·82	Passagers, dégréé pour réparer la coque.
Active	59·91	21·50	Remorqueur, pas encore inspecté.
Hygeia	57·69	39·23	Passagers, dégréé, poser une nouv. chaudière.
Markland	21·92	14·91	" pas encore inspecté.
Tourist	4·42	3·33	" dégréé pour réparer la chaudière.
Juno	9·29	2·21	" " " la coque.
Boston	1,694 50	733 77	Passagers, "
Marina	32·46	16·29	Remorqueur, pas encore inspecté
Centreville	59·71	32·48	" " "
Glencoe	32·21	24·53	Passagers, " "
Ulala	13·70	3·35	Yacht, " "
Alexandra	33·67	22·90	" " "
Shannon	75·11	51·07	Remorqueur, " "
Total	4,734·15	2,368·70	

J. P. ESDAILE,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Halifax, N.-E.

BATEAUX à vapeur inspectés durant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1903.		$ cts.	
L. Boyer	100	3 juill.	60·00	9 80	A hélice, passagers, remorquage, port d'Halifax, bac à hélice.
I. B. Hamblin	100	3 "	37·71	7 56	A hél., pass. et remorq., port d'Halifax
I. C. U	10	10 "	3·56	5 32	" " " bassin de Digby
Commodore	30	11 "	12·84	6 04	" " port d'Halifax.
Susie	40	15 "	26·83	7 16	" " rivière Avon.
Clayton	40	15 "	42·62	8 44	" " et fret, Parrsboro et baie de Fundy.
Marion	400	22 "	478·49	43 28	A aubes, passagers et fret, Sydney et lacs Bras d'Or.
Iona	400	22 "	54.27	9 32	Remorq. et pass., L'pool, N.-E. et côte
Marietta	29	23 "	7·04	5 56	A hélice, excursion, rivière Mira.
Alameda	40	23 "	62·59	10 04	Eaux sec., N.-E. et I.P.-E., à hél. bac.
Malcom Cann	90	25 "	211·81	24 96	Mulgrave et côte, à hél. pass. et rem.
Yuba	25	1er août	12·04	5 96	Passage de Barr'ton, rem. à hél., pass.
Messenger	100	22 "	111·53	13 96	Yarmouth et îles adjacentes, à hélice pass. et remorquage.
Evangéline	100	14 mai	69·18	10 52	A hélice, excurs'n, pass. et remorquage, rivière Avon et baie de Fundy.
Susie	40	15 juill.	26·83	7 16	A hélice, pass., rivière Avon.
Clayton	40	15 "	42·62	8 44	" pass. et remorq., Parrsboro et baie de Fundy.
Yuba	25	1er août	12·04	5 96	A hélice, passagers et fret, passage de Barrington.
Messenger	100	22 "	111·53	13 96	A hélice, excursion et rem., Yarmouth.
Star	15	1er juill.	6·07	5 48	" pass. et rem., rivière Wallace
St. Michael	15	26 août	39·20	8 12	" " L'pool et p. du lit.
Maggie	37	27 "	19·26	6 52	" " Lunenburg et sud.
Carrie	40	27 "	14·83	6 20	A hél., pass., Chester et baie Mahone.
Mascott	25	27 "	35·40	7 80	Port d'Halifax.
Collector	40	30 "	52·02	9 16	" "
Lady Glover	25	16 sept.	137·51	19 08	" "
Lunenburg	175	26 "	205·55	29 28	A hélice, pass. et fret, Halifax et côte.
Bridgewater	225	28 oct.	207·78	24 64	" " "
Wilfred C	60	30 "	99·26	12 92	" pass., Halifax et côte.
Goliah	17	14 nov.	146·83	19 76	" fret, Halifax et côte.
Westport	125	19 "	80 09	11 40	A hélices jumelles, pass. et fret, Yarmouth et côte.
Halifax	250	6 déc.	338·42	35 04	A hél., pass. et rem, Hal'x et Dartmouth
		1904.			
Newfoundland		23 fév.	918·75	78 52	A hélice, pass. et fret, Halifax et côte.
J. L. Nelson	20	18 mars	37·84	8 04	" pass. et rem., Hal'x et cabotage
Harbinger	39	13 avril	108·56	13 72	Excursion et remorq., Yarmouth et îles adjacentes.
Louisburg		16 "	1815·60	150 28	A hélice, pass. et fret, Can. et étranger
Coban	37	18 "	1063·30	93 04	" " "
City of Ghent	60	23 "	198·64	23 92	" " Halifax et côte.
Flash	15	25 "	7·79	5 64	Havre d'Halifax.
Halifax	500	27 "	1814·88	158 00	A hélice, pass. et rem., Halifax et côte.
Percy Cann	140	28 "	86·64	11 40	Yarmouth et côte.
La Tour	60	29 "	154·43	.....	" "
Gertrude M	35	29 "	47·58	.....	" "
Harlaw	60	25 fév.	451·36	44 08	A hélice, pass. et fret, Halifax et côte.
Bonivesta	50	5 mai	1306·33	.....	Canad'n et étr'ger, à hél., pass. et fret.
Richard	.....	8 "	465·60	.....	A hélice, fret, Halifax et côte.
F. W. Robling	35	9 "	161·97	.....	" pass. et rem., Halifax et côte.
Trusty	100	11 "	57·60	.....	" pass., Bridgew'r et p. du lit.
Mikado	17	12 "	43·94	.....	" rem. et pass., port d'Halifax.
Arcadia	37	18 "	61·64	.....	" fret, Pictou et côte.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Nouvelle-Écosse—*Fin.*

INSPECTION DES COQUES—*Fin.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1904.		$ cts.	
May Queen	25	18 mai	35·92		Port de Pictou et rivière.
Marion	37	19 "	10·30		" "
Merrimac	22	20 "	85·80		A hélice, bac, détroit de Canso.
D. H. Thomas	18	21 "	211·91		" pass. et fret, Halifax et côte.
Weymouth	100	22 "	153·93		" " Sydney-n'rd etc.
Pawnee	250	22 "	106·80		" " Can. et étranger
Peerless	300	22 "	94·27		" " Sydney et N.-E.
Cape Breton		23 "	1761·19		" " Can. et étranger
Cacouna		23 "	1450·78		" " "
Blue Hill	140	25 "	195·83		" " Badd'ck et Gr. L.
John L. Cann	125	26 "	165·55		" " Mulgrave et côte.
Fred. L. M. Paint	36	26 "	88·18		" bac, détroit de Canso.
Nelson	70	26 "	64·34		" " Sydney et Sydney n'rd
Dartmouth	435	5 juin	311·23		" pas. et fret, Hal'x et Dartm'th
Evangeline	150	8 "	69·18		" excursion et fret, riv're Avon
Tourist	30	10 "	4·04		" pass., havre d'Yarmouth.
Island Gem	40	10 "	15·06		" " "
Markland	50	19 "	21·92		" fret, baie Ste-Marie.
Petrel	20	23 "	6·36		" " port d'Halifax.
I. B. Hamblin	100	30 "	31·71		" excursion, "
Pastime	175	29 "	67·71		Excursion, port d'Halifax.
Acadia	100	30 "	74·21		A hélice, passagers et fret, Sydney et Sydney-nord.

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés à l'étranger, pour l'exercice terminé le 30 juin 1903.

		1903.			
Dahome	70	8 août	2,469·74	205 60	A hélice, pass. et fret, can. et étranger
Pro Patria	60	13 "	759·01	68 72	" " " "
Chebucto	400	13 "	578·48	54 24	A hél. jum'les, bac, Hal'x et Dartm'th.
Ocamo	75	20 "	1,826·54	154 16	A hélice, pass. et fret, Can. et étranger
Beta	75	11 sept.	1,086·67	94 96	" " " "
Oruro	150	17 "	1,919·07	161 52	" " " "
		1904.			
Glencoe	100	7 janv.	767·09	69 36	" " " "
Amelia	200	8 avril	356·54	36 56	" pass. et fret, Halifax et côte.
Silvia	115	21 "	1,707·70	144 64	" " Can. et étranger
Prince George	600	29 "	2,040·14	171 20	" " " "
Elaine	300	21 mai	272·28	29 76	" " " "
Bruce	300	23 "	1,154·69	100 40	" " " "
Prince Arthur	600	12 juin	2,041·44	171 28	" " " "
Olivette	450	13 "	1,678·19	142 24	" " " "
Rosalind	150	13 "	2,567·70	213 44	" " " "

S. R. HILL,
Inspecteur de coques et gréements, Halifax, N.-E.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspect. payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Waring		3 juil.	28·74	7 32	A hélice, remorq., rivière St-Jean.
Borrioboola Gha		8 "	95·77	12 68	A aubes, " riv. Ristigouche.
Atlas		8 "	15·79	6 28	A hélice, " cabotage.
Nellie H		8 "	7·52	5 64	" bat. de pêche, Dalhousie.
Henrietta		8 "	19·12	6 52	" rem. " cabotage.
Victor		9 "	45·51	8 68	" " rivière Ristigouche.
Squirrel		9 "	13·11	6 04	" " " "
Florence		9 "	19·33	6 52	" yacht, cabotage.
St. Lawrence		10 "	50·82	9 08	" remorq. "
Nyanza	122	10 "	83·21	11 64	" passagers, port de Bathurst
Loyalist		17 juin	17·57	6 44	A aubes, rem., rivière Miramichi.
Lord Roberts		28 juil.	55 98	9 48	A hélice, " cabotage.
Gracie Belle			10·52	5 88	" yacht, rivière St-Jean.
Dirigo	40	4 août	70·13	10 60	" fret et pass., St-Jean.
Viking	150	4 "	127·70	18 24	" pass., rivière Ste-Croix.
Bessie Ardella		4 "	17·42	6 36	" rem. de p., St-Andrews.
Marguerite	40	5 "	19·66	6 60	" pass. "
Scout		13 "	9·26	5 72	" remorq., cabotage.
Dream		21 "	44·51	8 60	" yacht, rivière St-Jean.
Carrie Knight		2 sept.	5·88	5 48	" remorq. "
Neptune	40	2 "	71·15	10 68	" rem. et pass., riv. St-Jean.
Calluna		20 juil.	22·26	6 76	" " Richibouctou.
Powerful		20 "	29·34	7 32	A aubes, remorq., Richibouctou.
Comet			20·85	6 68	" " "
Alice		21 juil.	15·77	6 28	A hélice, " Bouctouche.
Amanda Green		11 "	19·63	6 60	" remorq., rivière St-Jean.
Jubilee		25 juin	16·52	11 24	" bateau de pêche, "
Wenola		23 sept.	25·10	7 00	" remorq., cabotage.
Beryl Essie		23 "	23·83	6 92	" " "
Delta			19·93	6 60	
Aberdeen	393	7 oct.	243·86	27 52	Roue en arrière, pass., riv. St-Jean.
Aurora	200	2 "	364·24	37 12	A hélice, pass., St-Jean, Grand-Manan.
Vacuna		14 "	9·52	5 80	" remorq., fret, Vanceboro.
Springhill. { B.de Minas / B.de F'ndy	100 / 60	22 sept.	189·05	23 12	" " St-Jean, cabotage.
Latona		27 mai	22·68	6 84	" " " "
Kingsville		3 nov.	36·59	7 96	" " rivière St-Jean.
Western Extension	440	12 sept.	424·89	42 00	A aubes, bac, "
		1904.			
Leader		20 fév.	29 32	7 32	A hélice, remorq., riv. St-Jean.
Hercules		2 mars	87·11	11 96	" " "
E. Ross	40	12 "	29·63	7 40	" bac, "
Maggie M		18 "	66·78	10 28	" remorq., "
G. K. King		20 "	45·48	8 60	" " "
Serena E		20 "	24·94	7 00	" " riv. aux Pommes, N.-E.
Springfield	254	21 "	232·73	26 64	Roue en arrière, pass., riv. St-Jean.
Admiral		24 "	158·20	17 64	A aubes, remorq., riv. St-Jean.
Hero		24 "	127·63	15 24	" " "
Fred Glasier		24 "	10·39	5 80	A hélice, " "
Winnie		24 "	12·46	5 96	" " "
Nereid		24 "	30·03	7 40	" " "
Fannie		24 "	33·44	7 64	" " "
Princess	350	27 "	541·79	51 36	" pass., N.-E. et I. P.-E.
Northumberland	350	27 "	1,255·46	108 40	A hélices jum., pass., N.E. et I. P.-E.
Hampstead	150	1er avril	234·52	26 80	A hélice, pass., rivière St-Jean.
Captain		1er "	68·43	10 44	" remorq. "
David Western	450	1er "	756·15	69 20	A aubes, pass. "
Majestic	400	1er "	274·63	36 00	A hélice, " "
Champion		1er "	190·14	20 20	A aubes, remorq. "
May Queen	370	2 "	539·40	51 12	" pass. "

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Fin.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspect. payés.	Classe et où employé.
		1904.		$ c.	
Maggie Miller	150	4 avril	104·66	16 40	A aubes, bac, riv. Kennebecasis.
Clifton	200	4 "	138·21	19 04	Roue en arr., pass., riv. St-Jean.
Quiddy		4 "	30·39	7 48	A aubes, remorq., rivière St-Jean.
Bismark	40	4 "	49·04	8 92	" pass., " "
Helen Glasier		6 "	12·00	5 96	A hélice, remorq. " "
Victoria	700	6 "	1001·93	88 16	A aubes, pass., " "
W. H. Murray		6 "	72·55	10 84	A hélice, remorq. " "
Sea King		14 "	128 63	15 32	" " " "
Martello		14 "	33·65	7 72	" " " "
Wee Laddie		14 "	16·60	6 36	" " " "
Crystal Stream	493	15 "	482·05	46 56	A aubes, pass., " "
Joseph		18 "	53·78	9 32	A hélice, remorq. " "
Ld. Kitchener { B.de F.	40	22 "	161·24	20 88	" pass., cabotage.
Ld. Kitchener { M. W.	176				
Clymeric		21 "	10·39	5 80	" yacht, rivière St-Jean.
Hope		22 "	305·77	29 48	" remorq. "
G. D. Hunter		25 "	67·97	10 44	" " "
Clayton		29 "	42·62		" " "
Montague	75	4 mai	129·55		A aubes, bac, Georgetown.
Electra	40	4 "	106·96		A hélice, passagers, Charlottetown.
T. A. Stewart		4 "	35·94		A hélices jum., rem. "
Elliot		5 "	367·50		A hélice, fret, étrang., Charlottetown.
Fred M. Batt	30	5 "	59·60		" remorq. "
Wm. Aitken	25	5 "	74·87		" pass., "
Scout		5 "	9·26		" remorq., cabotage.
J. H. Hackett		5 "	117·07		" " "
Nelson		6 "	32·80		" " Charlottetown,
Elfin	70	6 "	122·42		A aubes, bac "
W. F. McRae		6 "	45·73		
Peri		8 "	11·77		A hélice, rem., riv. St-Jean.
Hudson		29 "	33·59		" " "
Beaver	20	29 "	84·73		" pass., "
James Holly		16 "	31·21		" remorq., "
Tangent		5 juin	35·74		A hélices jum., rem., "
Neptune	40	19 "	71·15		A hélice, rem. et pass., riv. St-Jean.
Lillie	65	2 "	71·64		" " "
Ada		23 "	3·66		" yacht, "
Annie Currier		23 "	10·56		" remorq., "
Latona		23 "	22·68		" " "
Fanchon	40	23 "	110·61		A aubes, pass., "
Carrie Knight		23 "	5·88		A hélice, remorq., Fredericton.
Ernest		23 "	12·58		" " riv. St-Jean.
Eva Johnson		23 "	15·77		" " "
Randolph		24 "	8·71		A hélices jumelles, "
Zuleika		26 "	15·87		A hélice, yacht, "
Frederick A		26 "	31·11		" remorq., "
Brunswick { B.de Mines	300	23 mai	184·27		" pass., "
Brunswick { B.de F"ndy	40				
			11,635·13	1,205·32	

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada mais enregistrés ailleurs, pour l'année finissant le 30 juin 1903.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ cts.	
Penobscot	600	July 14..	1414·02	121 12	A aubes, passagers, St-Jean à Boston.
Campobello	100	Aug. 4..	39·81	8 12	A hélice, bac, Lubec.
Lubec	125	" 5..	50·94	9 08	" passagers, Calais.
Eastport	146	" 5..	64·29	10 12	" bac, Lubec.
Henry F. Eaton	300	" 6.	240·04	27 20	" passagers, Calais.
St. Croix	500	Dec. 15..	1993·58	167 52	" " St-Jean à Boston.
		1904.			
Prince Rupert	850	May 29..	1158·44	100 64	A aubes, passagers, St-Jean à Digby.
State of Maine	750	June 11..	1409·99	120 80	" " " à Boston.
Penobscot	800	" 12..	1414·02	121 12	" " " "
Total			7785·13	685 72	

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année finissant le 30 juin 1903.

Nom.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Pourquoi non inspectés et classe du bateau.
Flushing	177·65	120·80	A hélice, passagers, dégréé.
St. Kilda	55·64	35·06	Inspecté en juillet 1903, remorqueur.
Alexandra	200·72	136·49	" " " passagers.
Mascott	70·50	47·56	" " " remorqueur.
St. Andrew	76·64	52·11	" " " "
Miramichi	75·18	51·12	" " " passagers.
St. George	277·78	175·01	" " " "
Wenonah	9·02	6·13	" " " yacht.
Mary Odell	28·92	19·67	" " " passagers.
Edith	21·55	14·65	" " " remorqueur.
Arthur	4·99	3·40	" " " yacht.
Sarscelle	21·86	14·93	" " " remorqueur.
Wm. M.	29·11	19·80	" " " "
St. Nicholas	62·20	42·30	" " " passagers.
Sybella H	70·68	47·78	" " " traversier.
Bridgetown	14·66	9·97	" " " remorqueur.
Laura	13·55	8·15	" " " "
Eva	18·01	12·25	" " " "
Rustler	101·54	63·97	" " " passagers.
Lady Dufferin	47·48	28·83	" " " traversier.
Bessie	5·18	3·52	" " " remorqueur.
Irene	10·29	7·02	" " " "
Zulu	17·60	10·25	" " " "
St. Isidore	141·75	89·30	" " " "
Grey Loggie	99·20	67·46	Hors de la division. "
Mildred	40·11	27·24	Réparations à la chaudière "
Storm King	107·87	73·55	Dégréé. "
	1,799·68	1,188·32	

BATEAUX à vapeur inspectés pour l'année finissant le 30 juin 1903.

DIVISIONS DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

INSPECTION DES COQUES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ cts.	
"Alexandra"	397	16 juin	200·72	24 08	A hélice, pass., rivière Miramichi.
J. K. Parker	200	23 juillet	230·85	10 00	Barge de remorq., riv. St-Jean.
Dirigo	40	2 août	70·13	10 60	A hélice. passagers et remorquage.
Viking	150	4 "	127·70	18 24	" " baie de Passamaquoddy.
Marguerite	40	4 "	19·66	6 60	" " "
Vivian C	125	6 "	58·00	10 00	Barge de remorq., riv. St-Jean.
Neptune	40	2 sept.	71·15	10 68	A hélice, pass. et remorq. "
Aberdeen	393	7 oct.	243·86	27 52	Roue en arrière, pass., "
Aurora	200	2 "	364·24	37 12	A hélice, pass., St-Jean et cabotage.
Springhill	100	22 sept.	189·08	23 12	" " " "
Western Extension	440	12 "	424·89	41 92	A aubes, bac St-Jean.
		1904.			
No. 3	300	1er janv.	145·00	10 00	Barge de remorq., pass., St-Jean.
E. Ross	40	12 mars	29·63	7 40	Bac, à hélice, riv. St-Jean.
Springfield	254	21 "	232·73	26 64	Roue en arrière, pass., "
Hampstead	150	28 "	234·52	26 80	A hélice, passagers, "
Majestic	400	1er avril	279·63	30 00	" " "
Clifton	200	4 "	138·21	19 04	Roue en arrière, passagers, "
Maggie Miller	150	4 "	104·66	16 40	A aubes, bac, Millidgeville.
David Weston	450	1er "	765·15	69 20	" passagers, rivière St-Jean.
Northumberland	350	27 mars	1255·46	108 40	A hél. jumel., pass., D. Northumberl'd
Princess	350	27 "	541·79	51 36	A hélice, passagers, "
Crystal Stream	493	15 avril	482·05	46 56	A aubes, " rivière St-Jean.
May Queen	420	2 "	539·40	51 12	" " "
Victoria	885	6 "	1001·93	88 16	" " "
Electra	40	4 mai	106·96	....	A hélice, pass., dét. Northumberland.
Wm. Aitken	25	5 "	74·87	.....	" " "
Fred M. Batt	30	5 "	59·90	.....	" " "
Elfin	70	6 "	122·42	....	A aubes, bac, Charlottetown.
Montague	75	4 "	129·55	....	" Georgetown.
Lord Kitchener	176	14 "	161·24	.....	A hélice, pass. et rem., riv. St-Jean.
Elliot	Fret..	5 "	367·50	....	" fret, cabotage et étranger.
Prince Rupert	850	29 "	1158·44	100 64	A aubes, passagers, St-Jean et Digby.
Beaver	20	29 "	84·73	....	A hélice, passagers, cabotage.
Lillie	65	2 juin	71·64	.....	" " rivière St-Jean.
Neptune	40	19 "	71·15	.....	" " "
Fanchon	40	27 mai	110·61	.....	A aubes, " "
Serena E.	40	20 mars	24·94	.....	A hélice, " "
Brunswick	350	23 mai	184·27	.....	" " bassin de Minas.

I. J. OLIVE,
Inspecteur de coques, etc.

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés à l'étranger, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

INSPECTION DES COQUES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
"Penobscott"	600	14 juill...	1414·02	121 12	A aubes, pass., Boston et St-Jean.
Lubec	125	5 août...	50·94	9 08	A hélice, " baie de Passamaquoddy.
Campobello	100	4 " ..	39·81	8 12	" " "
Eastport	146	5 " ..	64·29	10 12	" " "
Henry F. Eaton	300	5 " ..	240·04	27 20	" " "
St. Croix	500	15 déc....	1993·58	159 52	" " Boston et St-Jean.
		1904.			
Penobscot	600	12 juin.. .	1414·02	121 12	A aubes, pass., Boston et St-Jean.
State of Maine	750	11 " ..	1409·99	120 80	" " "

I. J. OLIVE,
Inspecteur de coques, etc.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Delta		7 juill.	14·90	6 20	Remorq. de pêche, rivière Fraser.
Wellington		7 "	16·30	6 28	" " " "
Winnifred		7 "	12·96	6 04	" " " "
Albert Lea		7 "	18·67	6 52	" " " "
Burt		7 "	50·41	9 00	" " " "
Britannia	300	8 "	325·94	34 08	Fret et pass., côte, C.-B.
International	300	10 "	525·55	50 08	" " lac Kootenay.
Kokanee	200	11 "	347·50	35 84	" " "
Moyie	250	11 "	834·81	74 80	" " "
Nelson	125	11 "	496·01	47 68	" " "
Proctor		11 "	43·12	8 44	Remorqueur, "
Ymir		12 "	69·74	10 60	" "
Hercules	50	12 "	64·68	10 20	Fret et pass., "
Surprise		12 "	14·80	6 20	Remorqueur, "
Haylis		12 "	43·81	8 52	" "
Flirt		12 "	3·58	5 32	Yacht, "
Valhalla	30	12 "	153·23	20 24	Fret et pass., "
Kaslo	500	13 "	764·77	69 20	" " "
Alberta	200	13 "	508·15	48 64	" " "
Argenta	40	13 "	206·32	24 48	" " "
Sandon	50	15 "	96·22	12 68	" " lac Slocan.
Slocan	300	15 "	578·03	54 24	" " "
Illicillewaet	20	16 "	97·92	12 84	" " rivière Colombie.
Lytton	25	16 "	451·66	41 16	" " " "
Minto	250	16 "	828 91	74 32	" " " "
Kootenay	300	16 "	117·09	97 36	" " " "
Archer	40	17 "	15·32	6 20	" " " "
Lardeau	17	17 "	9·60	5·80	" " " "
Rossland	300	18 "	883·55	78 72	" " " "
Columbia		18 "	49 84	9 00	Remorqueur, " "
Hyak	20	21 "	39·04	8 12	Fret et pass., haut de la riv. Colombie.
Pert		21 "	6·44	5 48	" " " "
Selkirk		21 "	58·49	9 64	Yacht " " "
Victoria	30	23 "	106·60	16 56	Fret et pass., lac à la Truite.
Idler		23 "	3·88	5 32	Croiseur, " "
Denver		25 "	8·51	5 72	" lac Shuswap.
Aberdeen	250	27 "	554·04	52 32	Fret et pass., lac Okanagan.
Mermaid	40	16 août	128·55	18 32	" " côte, C.-B.
Ruth	12	12 "	70·65	10 68	" " " "
Superior	25	7 "	44·18	8 52	" " " "
Hollybank	7	15 "	3·33	5 24	Pass., canal Alberni.
Flyer		19 "	47·64	8 84	Remorqueur, côte, C.-B.
Courser	30	20 "	160·79	20 88	Fret et pass., rivière Harrison.
Joan	500	8 "	821·21	73 68	" " côte, C.-B.
Danube	300	16 "	886·89	78 96	" " " C.-B. et ports étrang.
Cascade		16 sept.	118·76	14 52	Fret, côte, C.-B
Mist		10 "	28·68	7 32	Yacht, " "
Queen City	100	8 "	391·21	39 28	Fret et pass., côte, C.-B.
Ethel Ross		8 oct.	82·05	11 56	" lac Shuswap.
Thompson		9 "	149·80	20 00	" "
Riffle		9 "	36·62	7 96	" rivière Thompson-Nord.
Willapa	100	19 sept.	373·09	37 84	" et pass., côte, C.-B.
Tees	125	3 oct.	679·15	62 32	" " " "
Albion	30	27 janv.	88·11	5 00	Fret et pass., côte, C.-B., inspection spéciale pour passagers.
Charmer	500	3 nov.	144 41	91 52	Fret et pass., côte, C.-B.
Mamie	12	24 août	89·60	12 20	" " " "
Princess Louise	98	6 nov.	931·76	82 56	" " " "
Maude		5 déc.	174·99	19 00	" côte, C.-B.
Mystery	20	10 "	64·80	10 20	" et pass., côte, C.-B.
Delta		9 "	25·20	7 00	" côte, C.-B.

BATEAUX à vapeur inspectés, ètc.,—Division de la Colombie-Britannique—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Fin.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspetion payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ cts.	
Venture	12	26 mai	654·52	8 00	Fret, côte. Service spécial après avoir échoué et subi réparations considér.
Mabel		13 déc.	5·28	5 40	Remorqueur, côte, C.-B.
Water Lily		18 déc.	73·81	10 92	Bateau à eau, havre d'Esquimalt.
		1904.			
Thistle	50	2 jan.	222·36	25 76	Fret et pass., côte, C.-B.
Czar	17	8 "	152·18	20 16	" "
Sadie	12	9 "	49.30	8 92	" "
Albion	30	20 "	88·11	12 04	" "
Otter	70	21 "	365·97	37 28	" "
Hope	12	15 "	78 59	11 32	" "
Barbara Boscowitz	133	10 fév.	337·92	35 04	" "
Edith		11 "	41·87	8 36	Remorq. de pêche, Rivers inlet.
J. L. Card		11 "	141·06	16 28	Fret, côte de la C.-B.
Wyefield		14 "	2,334·59	266 80	Fret, C.-B., et ports étrangers.
Alert		17 "	43·81	8 52	Remorq., côte de la C.-B.
Pilot	22	16 "	279·05	30 32	Fret et pass., côte de la C.-B.
Princess May	350	26 "	1,393·76	119 52	" " C.-B., et ports étr.
Florence		21 "	30·41	7 40	Remorq. de pêche, riv. Skeena.
Nell	25	11 mars	207·97	24 64	Fret et pass., côte de la C.-B.
Iroquois	65	16 "	195·49	23 60	" " "
Daisy		21 "	60·10	9 80	Remorq., côte de la C.-B.
Selkirk	35	23 "	141·63	19 36	Fret et pass., côte de la C.-B.
Oscar		24 "	95·42	12 60	Fret, côte de la C.- B.
Lorne	20	6 avril	287·96	31 04	Fret et pass., côte de la C.-B.
Mount Royal	130	11 "	471·03	45 68	" " rivière Skeena.
Arab	51	16 "	4,216·00	345 28	" " C.-B. et ports étrang.
Victorian	450	23 "	1,503.64	138 32	" " côte de la C.-B.
Yosemite	400	7 mai	1,525·03		" " "
Amur	228	11 "	907·17		" " C.-B. et ports étrang.
Athens		20 "	23·21		Pêche au flétan, côte de la C.-B.
Venture		26 "	654·52		Fret, C.-B. et ports étrang.
Willie	27	3 juin	82·60		" et pass., canal Alberni.
Kootenay	36	10 "	7·74		Pass., havre de Victoria.
City of Naniamo	500	8 "	761·37		Fret et pass., côre de la C.-B.
Trader	20	9 "	167·18		" " "
Alarm		12 "	33·91		Remorq., côte de la C..B.
Don		25 "	4·19		" havre de Victoria.
Edna Grace		26 "	42·00		" côte de la C.-B.
Total			34,442·51	3,912 60	

J. A. THOMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Victoria, C.-B.

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés à l'étranger, pour l'année expirée le 30 juin 1903.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
			$ cts.		
North Star	120	21 juil. ..	379·88	38 40	Fret et pass., haut de rivière Colombie
Majestic	200	9 " ..	659·00	60 72	" C.-B. et ports étrang.
Cottage City	273	7 août ..	1,885·11	158 80	" " "
Queen	336	19 " ..	2,727·80	226 24	" " "
Rosalie	127	1er oct...	318·51	33 52	" " "
City of Puebla	500	2 sept. ..	2,623·88	217 92	" " "
City of Topeka	150	23 oct. ..	1,057·29	92 56	" " "
Garland	50	4 nov. ..	166·61	21 28	" " "
Senator	430	19 jan. ..	2,409·60	200 72	" " "
Dolphin	235	24 mars ..	824·26	73 92	" " "
Valentia	286	5 mai ..	1,598·49	135 84	" " "
Humboldt	311	13 " ..	1,075·00	94 00	" " "
City of Seattle	456	13 " ..	1,411·05	120 88	" " "
Spokane	297	23 juin ..	2,036·20	170 88	" " "
Umatilla	424	24 " ..	3,069·76	253 60	" " "
Total	.....	.....	22,242·44	$1,899 28	

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 30 juin 1903.

Nom.	Tonnage. brut.	Tonnage officiel.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Alert	3·11	2·12	Désemparé, à hélice, pass.
Arrow	4·50	3 06	" " remorq., roue en arrière.
R. P. Rithet	816·69	686·16	" fret et passagers.
Strathcona	596·28	375 66	" machines pas en bon ordre.
Revelstroke	308·55	178·59	" sera inspecté plus tard.
	1729·13	1245·59	

J. A. THOMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Victoria. C.:B.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE ET DU YUKON.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Columbian	150	2 juill.	716	65 28	Roue en arrière, fret et pass., riv. Yukon
Wilbur Crimmin	70	2 "	168	21 44	" " "
White Horse	150	3 "	987	86 96	" " "
Clifford Sifton	150	3 "	291	31 28	" " "
Mary F. Graff	.....	7 "	864	77 12	" fret, "
Marjorie	25	8 "	20	6 60	" bac, "
Prospector	120	9 "	263	29 04	" fret et pass. "
Tyrrell	150	9 "	678	62 24	" " "
Bonanza King	60	1er "	466	45 28	" " "
Seikirk	150	13 "	777	70 16	" " "
Yukoner	150	15 "	781	70 48	" " "
Casca	150	16 "	590	55 20	" " "
Thistle	140	27 "	225	26 00	" " "
Lorelie	.....	7 juin	32	7 56	" yacht, "
Victorian	150	26 juill.	716	65 28	" fret et pass. "
Zealandian	70	28 "	180	22 40	" " "
Lafrance	140	26 "	201	24 08	" " "
Quick	25	6 août	67	5 36	" " "
Olive May	.....	27 "	85	11 80	" fret, "
Scotia	100	22 "	214	25 12	" fret et pass., lac Atlin
Gleaner	150	23 "	242	27 36	" " lac Bennett
Bailey	100	27 "	193	23 44	" " riv. Yukon
Joseph Closset	50	28 "	147	19 76	" " "
Golden Crown No. 1	.....	28 "	114	17 12	Drague, rivière Stewart.
Mystery	20	20 sept.	65	10 20	A aub., pass. et remo., eaux de la C.-B.
Fingall	.....	22 "	91	12 28	" fret "
Clansman	.....	22 "	72	10 76	" " "
Staffa	.....	22 "	57	9 08	" " "
*Emma Nott	.....	16 oct.	73	27 68	A hélice, fret, rivière Yukon
Monarch	.....	1er "	284	30 72	" " "
Lightning	100	1er "	557	52 56	" fret et pass. "
Favourite	100	25 "	257	28 56	" " rivière Fraser.
Leonora	.....	15 "	33	7 64	A aub., remorq., eaux de la Col.-Brit.
Kildonan	.....	4 nov.	51	9 08	" " "
Belle	.....	6 "	67	10 56	" " "
Stampede	.....	9 "	12	5 96	" " "
Etta White	15	11 "	97	12 76	" passagers et remorq. "
Hong Kong	.....	18 "	36	7 88	" " "
Lottie	.....	25 "	29	7 32	" " "
Cassair	300	20 "	597	55 76	" passagers et fret "
Blonde	.....	11 "	33	7 64	" remorqueur, "
Vancouver	.....	7 mai	50	5 00	" " "
Comet	.....	23 juin	85	5 00	" " "
Sea Lion	.....	16 déc.	6	5 48	" " "
Psyche	.....	1er nov.	3	5 24	" yacht, "
Eva	.....	11 "	35	7 80	" remorqueur, "
		1904.			
Muriel	14	9 janv.	44	8 52	A hél., pass. et remo., eaux de la C.-B.
Transfer	120	19 "	264	29 12	Roue en arr., pass. et fret, riv. Fraser.
*Donney	.....	5 "	15	12 40	A aubes, remorq., eaux de la Col.-Brit.
Ruth	.....	24 "	71	10 68	" " "
Comox	60	27 "	101	16 08	" fret et passagers, "
Active	20	2 "	172	21 76	" fret et remorqueur, "
Defiance	39	9 fév.	90	12 20	" passagers et fret, "
*Thistle	.....	18 "	2	10 32	" remorqueur, "
Capilona	25	17 "	231	26 48	" passagers et fret, "
Albert Lea	.....	24 "	19	6 52	" remorqueur, "
Senator	.....	28 oct.	28	7 24	" " "

* Droits et honoraires pour 1902 et 1903.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique et du Yukon.—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Suite.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection payés.	Classe et où employé.
		1904.		$ c.	
Superior	25	13 mars	44	8 52	A hélice, pass. et rem., eaux de la C.-B.
Robert Dunsmuir	40	17 fév.	232	26 56	A hél. jum., pass. et fret "
Orillia		7 mars	12	5 96	A hélice, remorqueur, "
Coquitlam	75	7 fév.	256	28 48	" passagers et fret, "
Tyee		1er mars	32	7 56	" remorqueur, "
*May Queen		3 "	14	12 24	" " "
Hamlin	100	1er "	515	49 20	Roue en arr., pass. et fret, riv. Skeena
Esperenza		20 fév	37	7 48	A hélice, remorqueur, rivière Fraser.
Stranger		20 "	21	6 68	" " eaux de la C.-B.
Fire Fly		9 mars	46	8 68	Roue en arrière, remorq., riv. Fraser.
North Star		9 "	8	5 64	A hélice, " "
Ramona	75	12 fév.	251	28 08	Roue en arrière, passagers et fret.
Fearless		20 "	53	9 24	A hélice, remorq., eaux de la C.-Brit.
Magnet		19 "	24	6 92	" " "
		1903.			
Vigilant		31 août	29	7 32	" " "
		1904.			
Reliance		1er mars	36	7 88	" " "
Vulcan		1er "	77	11 16	" " "
Cleeve		1er "	36	7 88	" " "
Tepic	13	16 "	71	10 68	" pass. et remorqueur, "
Native	10	16 "	52	9 16	" " " "
Nagasaki		17 "	15	6 20	" remorqueur, "
Alice		18 "	35	7 80	" " "
Cascade	12	18 "	119	17 52	" pass. et fret, "
Nora		23 "	20	6 60	" remorqueur, rivière Skeena.
Champion		24 "	100	103 00	" fret, eaux de la Col.-Britan.
Eagle	12	25 "	35	7 80	" pass. et remorq., "
Lois	10	26 "	25	7 00	" " " "
Surrey	50	27 avril	163	29 04	A aubes, bac, rivière Fraser.
Edna, W		4 "	15	6 20	A hélice, remorq., Rivers inlet.
Water Lily		1er "	4		" yacht, eaux de la Col.-Brit.
Britannia	300	1er "	326	34 08	" pass. et fret, "
Dauntless		6 "	128	15 24	" remorqueur, "
Stella		15 "	16	6 28	" " "
Comet		17 "	85		" " "
Evangeline		20 "	14	24 48	" yacht, baie de l'Alert.
Swan		22 "	36	7 88	" remorq., eaux de la C.-Brit.
Westminster		24 "	18	6 44	" " rivière Skeena.
Olive		24 "	35	7 80	" " "
Glen Rosa		24 "	18	6 44	" " "
Lottie, N		24 "	34	7 72	" " "
*Maime		24 "	9	11 44	" " "
Chieftain		24 "	65	10 20	" " "
Hazelton	150	24 "	379	38 24	Roue en arr., pass. et fret, riv. Skeena
Bermuda	25	1er mai	72		A hél., pass. et rem., eaux de la C.-B.
Chehalis	15	1er "	54		" " "
Unican	40	1er "	131		" passagers et fret, "
St. Clair	25	5 "	68		" " remorq. "
Phœnix	30	6 "	87		" " " "
Delta		1er "	15		" remorqueur, "
Starling		1er "	8		" " "
Terra Nova		1er "	47		" " "
Wellington		1er "	16		" " rivière Fraser.
North Vancouver	200	18 avril	104		" bac, Burrard inlet.
Minto	20	9 mai	36		Roue en arr., pass. et fret, riv. Harrison.
Defender	30	9 "	160		" " "
Courser	30	10 "	161		" " lac "

*Droits et honoraires pour 1902 et 1903.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique et du Yukon—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES—*Fin.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1904.		$ c.	
Dreadnought		11 mai	33		A hélice, remorq., côte de la Col.-Brit.
Autolycus		1er "	25		" " "
Comet	12	2 avril	85		" pass. et rem., côte de la C.-B.
Surprise		12 mai	75		" remorq., côte de la Col.-Brit.
Beaver	150	1er "	545		Roue en arr., pass. et fret, riv. Fraser.
Hong Kong		1er "	36		A hélice, rem., côte de la Col.-Brit.
City of Tipella	10	1er "	19		" pass. et rem. "
Mou Ping		14 "	20		" yacht, côte de la Col.-Brit.
Fern		16 avril	24		" remorq. " "
Clara Young		1er mai	31		" " " "
Erie		1er "	27		" " " "
Brunette		20 "	37		" " " "
Iris		20 "	38		" " " "
Dorothy		20 "	20		" " " "
Raven		1er "	24		" " " "
Constance		21 "	50		" " " "
Stampede	12	22 "	12		" pass. et rem., côte de la C.-B.
Surprise		27 "	20		" " "
Vancouver	12	2 "	50		" " "
Enterprise		1er juin	12		" " "
Evolvo		1er "	13		" yacht "
Defiance	39	9 "	90		" pass. et rem. "
Uno		1er "	12		" rem. "
Escort No. 2		1er "	192		" " "
Dolphin		1er "	20		" " "
Burt		1er "	50		" " "
Hubert		1er "	6		" yacht, "
Greenwood		1er "	23		" rem. "
Troubador		1er "	18		" " "
Halifax		1er "	28		" " "
Fraser		1er "	36		" fret "
Total			18,808	$1,935 37	

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés à l'étranger, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

CHAUDIÈRES, MACHINES ET COQUES.

Leah	135	9 juillet	478	46 24	Roue en arr., P. et B., riv. Yukon.
Sarah	250	14 "	1211	104 88	" " "
Susie	250	19 "	1211	104 88	" " "
Leon	150	23 "	692	63 36	" " "
Robert Kerr	60	26 "	719	65 52	" " "
Louise	150	27 "	718	65 44	" " "
Will. H. Ison	250	28 "	983	86 64	" " "
T. C. Powers	125	3 août	820	73 60	" " "
Rock Island	160	4 "	534	50 72	" " "
F. K. Gustin	50	8 "	445	43 60	" " "
Lavelle Young	50	8 "	506	48 48	" " "
Mainlander	200	27 janv.	505	48 40	A hélice " Puget Sound.
North Pacific	200	1er juin	489	47 12	A aubes " "
Total			9,311	$848 88	

F. M. RICHARDSON, R.M.R.,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Vancouver, C.-B.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE ET DU YUKON.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom.	Tonnage brut.	Tonnage officiel.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau
Rothesay	553	348	Roue en arrière, pass. et fret, dégréé.
Olive	51	26	" " "
Majorie	20	12	" bac, "
Welcome	32	20	" remorqueur, "
Kilbourne	87	55	" " "
Saga	252	177	A hélice, fret, "
On Time	11	4	" remorqueur, pas de demande.
New Era	56	37	" fret "
Milkmaid	7	5	" remorqueur, "
Winetta	24	16	" " "
Gipsy	10	7	" " "
	1,103	707	

F. M. RICHARDSON, R.M.R.,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Vancouver, C.-B.

ETAT des barges de remorque inspectées et des certificats accordés dans la division de la Colombie-Britannique et du Yukon, pour l'année expirée le 30 juin 1903.

Nom.	Nombre de passagers.	Port d'inspection.	Date de l'expiration du certificat.	Droits d'inspection.
			1902.	$
Louise	200	Dawson	3 août	10
Scow	150	"	3 "	10
Total				20

F. M. RICHARDSON, R.M.R.,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Vancouver, C.-B.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1903.		$ c.	
Britannia	300	8 juillet	325·94	34 08	A hélice, passagers, eaux de la C.-B.
Superior	25	7 août	44·18	8 52	" " "
Joan	500	8 "	821·21	73 68	A hél. jum. " "
Ruth	12	12 "	70 65	10 68	A hélice, " "
Mermaid	40	16 "	128·55	18 32	A hél. jum. " "
Hollybank	7	15 "	3·33	5 24	A hélice, " "
Lapwing	Non émis.	21 "	150·73	17 08	" fret.
Iroquois	65	1er avril	195·49	$8 spéc.	" passagers, "
Courser	30	20 août	160·79	20 88	Roue en arrière, passag., riv. Fraser.
Welcome	16	3 juin	32·43	7 56	" " "
Danube	300	16 août	886·89	78 96	A hélice, passagers, eaux de la C.-B.
Queen City	100	8 sept	391·21	39 08	" " "
Willapa	100	19 "	373·09	37 84	" " "
Mystery	20	20 "	64 80	10 20	" " "
Tees	125	3 oct	679·15	62 32	" " "
Albion	30	27 janv.	88·11	$5 spéc.	" " "
Favourite	100	25 oct	256·58	25 56	Roue en arrière, passagers, riv. Fraser.
Charmer	500	3 nov	1044·41	91 52	A hélice, passagers, eaux de la C.-B.
Maime	12	24 août	89·60	12 20	" " "
Princess Louise	98	6 nov.	931·76	82 56	A aubes, " "
Ella White	15	11 "	97·35	12 76	A hélice, " "
Cassiar	300	20 "	597·18	55 76	" " "
Maude	Non émis.	5 déc.	174·99	19 00	" fret, "
Vancouver	12	7 mai	49·96	$5 spéc.	" passagers, "
Mystery	20	10 déc.	64·80	10 20	" " "
		1904.			
Thistle	50	2 janv.	222·36	25 76	" " "
Czar	17	8 "	152·18	20 16	" " "
Sadie	12	9 "	49·30	8 92	" " "
Hope	12	15 "	78·49	11 32	" " "
Transfer	120	19 "	264·16	29 12	Roue en arrière, passagers, riv. Fraser.
Comox	140	20 "	101 17	16 08	A hélice, passagers, eaux de la C.-B.
Otter	70	21 "	365·97	37 28	" " "
Albion	30	22 "	88·11	12 04	" " "
Active	20	2 fév	171·74	21 76	" " "
Coquiltam	75	7 "	256·33	28 48	" " "
Muriel	14	13 "	44·13	8 52	" " "
Wyefield	Non émis.	14 "	3234·59	266 80	" fr., ports de la C.-B. et étrang.
Pilot	22	16 "	259·05	30 32	" passagers, eaux de la C.-B.
Robert Dunsmuir	40	17 "	231·75	26 56	A hél. jum. " "
Defiance	39	9 "	89·88	12 20	" " "
Barbara Boscowitz	133	10 "	337·92	35 04	" " "
Princess May	350	26 "	1393·76	119 52	" " "
Nell	25	11 mars	207·97	24 64	" " "
Iroquois	65	16 "	195·49	23 60	" " "
Tepic	15	16 "	70·87	10 68	" " "
Superior	25	17 "	44·18	8 52	" " "
Cascade	12	18 "	118·76	17 52	" " "
Ruth	12	24 janv.	70·65	10 68	" " "
Native	10	19 mars	51·51	9 16	" " "
Selkirk	35	23 "	141·63	19 36	" " "
Lois	10	1er avril	25·15	5 00	" " "
Eagle	12	2 "	34·74	7 80	" " "
Lorne	20	6 "	287·96	31 04	" " "
Capilano	25	17 fév.	231·14	26 48	" " "
Mount Royal	130	11 avril	471·00	45 68	Roue en arrière, passag., riv. Skeena.
Arab	51	16 "	4216·00	345 28	A hélice, ports de la C.-B. et étrang.
Survey	50	21 mars	263·26	29 04	A aubes, passagers, rivière Fraser.
Hamlin	100	2 avril	514·91	49 20	Roue en arr. " "
Comet	12	21 "	85·56	11 80	A hélice, passagers, eaux de la C.-B.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique.—*Fin.*

INSPECTION DES COQUES—*Fin.*

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
			1904.	$ c.	
Victorian	450	23 avril	1503·64	128 32	A hélice, passagers, eaux de la C.-B.
Bermuda	25	1er mai	72·03	.....	" " "
Vancouver	12	2 "	49·96	.....	" " "
Yosemite	400	7 "	1,525·03	.....	A aubes, " "
Phoenix	30	8 "	87·18	.....	A hélice, " "
Unican	40	8 "	130·92	.....	" " "
Amur	228	11 "	907·17	.....	" " "
Chehalis	15	14 "	53·75	.....	" " "
North Vancouver	200	25 avril	103·53	.....	" " Burrard inlet.
Venture	Non émis.	26 mai	654·52	.....	A hél. j., fr., ports d. la C.-B. et étrang.
Beaver	150	12 avril	545·44	.....	Roue en arrière, passag., riv. Fraser.
Stampede	12	5 juin	11·97	.....	A hélice, passagers, eaux de la C.-B.
Trader	20	9 "	167·18	.....	" " "
City of Nanaimo	500	8 "	761 37	.....	A hél. jum., passag., eaux de la C.-B.
Kootenay	36	10 "	7·74	.....	A hélice, passagers, port de Victoria.
Minto	20	22 mai	36·19	.....	Roue en arrière, passagers, riv. Fraser.
Courser	30	11 "	160·79	.....	" " "
Defender	30	9 "	216·10	.....	" " "
Ramona	75	12 fév	259·79	.....	" " "
Ping Pong	30	22 juin	7·00	10 00	Barge, passagers, port de Victoria.

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés ailleurs, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1904.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1903.			
Majestic	200	9 juillet	659·00	60 72	A hélice, ports de la C.-B. et étrang.
Queen	336	19 août	2,725·80	226 24	" " "
Cottage City	273	7 "	1,883·11	158 80	" " "
City of Pueblo	511	2 sept.	2,623·88	217 92	" " "
Rosalie	127	1er oct	318·51	33 52	" " "
City of Topeka	150	23 "	1,057·29	92 56	" " "
Garland	50	4 nov	166·61	21 28	" " "
		1904.			
Mainlander	200	26 janv.	505·19	48 40	" " "
Senator	430	19 "	2,409·60	200 72	" " "
Dolphin	235	24 mars	824·26	73 92	A hél. jum. " "
Valencia	286	5 mai	1,598·49	135 84	A hélice, " "
Humboldt	321	12 "	1,075·00	94 00	" " "
City of Seattle	456	13 "	1,411·05	120 88	" " "
North Pacific	200	6 juin	488 73	47 12	A aubes, " "
Spokane	297	23 "	2,036 20	172 88	A hélice, " "

R. COLLISTER,
Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION DE KEEWATIN, MANITOBA ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

INSPECTION DES CHAUDIÈRES, MACHINES ET COQUES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1903.		$ cts.	
Mikado	.....	3 juillet..	24·92	7 00	A hélice, remorqueur, lac des Bois.
W. C. Van Horne.	.....	4 " ..	59·91	9 80	" " "
Widgeon	.....	9 " ..	2·21	5 16	" " "
Inez	20	9 " ..	59·10	9 72	" baie du Tonnerre.
Laura Grace	140	10 " ..	85·56	11 88	" et remorqueur.
Circe	.....	10 " ..	2·83	5 24	" yacht "
Georgina	.....	12 " ..	43·78	8 52	" remorqueur.
Brothers	.....	12 " ..	17·50	6 44	" remorqueur de pêche.
Orcadia	.....	15 " ..	23·16	6 84	" " port de Caldwell.
Rosey May	.....	16 " ..	3·60	5 32	" " Rossport.
Viking	.....	16 " ..	15·25	6 20	" " "
Zena	.....	16 " ..	3·69	5 32	" " "
Maud C	.....	17 " ..	5·16	5 40	" " "
Swan	.....	17 " ..	7·76	5 64	" " "
Bertha	.....	17 " ..	10·59	5 88	" " "
Maple Leaf	.....	17 " ..	5·21	5 40	" " "
Inza	.....	19 " ..	8·79	5 72	" remorq., baie du Tonnerre.
Herbert	.....	19 " ..	21·13	6 68	" " "
Mary Hatch	.....	11 août...	121·18	14 78	" " lac des Bois.
Alexandra	250	16 " ..	163·37	21 12	" passager, rivière Rouge.
Ogema	.....	30 " ..	29·84	7 40	" rem. de pêche, lac Winnipeg.
Roddy	.....	1er sept...	14·10	6 12	" " "
Iland	.....	1er " ..	30·49	7 40	" " "
Fern	.....	Non émis.	12·61	.....	" " "
Lulu M. Ray	.....	7 sept. ..	32·64	7 64	" remorq., baie du Tonnerre.
Isabel	.....	15 " ..	60·90	9 88	" " Winnipegosis.
Iona	.....	15 " ..	39·15	8 12	" " "
Manitou	.....	15 " ..	107·97	13 64	" " "
Lady Ellen	.....	15 " ..	18·56	6 52	" " "
Lottie S	.....	15 " ..	48·03	8 84	" " "
Ospray	.....	29 " ..	21·02	6 68	" " lac Manitoba.
Pioneer	.....	30 " ..	16·44	6 28	" frt. et passagers, lac Pélican.
James Adams	.....	23 " ..	50·97	9 08	" remorq., baie du Tonnerre.
Petrel	.....	30 " ..	167·68	21 44	" fret, lac Manitoba.
Chieftain	.....	7 oct....	36·26	7 88	" remorqueur, lac des Bois.
Minnetonka	.....	7 " ..	68·24	10 44	" " "
Princess	.....	25 " .	7·83	5 64	" " "
		1904.			
Argyle	150	7 avril...	77·70	11 24	" bac, Port.-du-Rat, Keewatin.
Josie	.....	24 " ..	12·42	.....	" remorqueur, lac des Bois.
Keenora	500	25 " ..	486·34	46 88	" passagers, "
Maple Leaf	40	25 " ..	81·84	11 56	" " "
Agwinda	125	25 " ..	307·41	23 56	Roue à l'arr. passag., rivière La-Pluie.
Georgina	.....	27 " ..	43·78	8 52	A hélice, rem., de pêche, Port Arthur.
A. W. Crawford	.....	28 " ..	51·40	9 08	" " baie du Tonnerre.
Superior	150	28 " ..	88·54	.....	" passagers et fret "
Brothers	.....	28 " ..	17·50	6 44	" rem. de pêche, lac Supérieur.
Herbert	.....	28 " ..	21·13	.....	" " baie du Tonnerre.
St. Joe	.....	29 " ..	117·64	.....	" fret, rive nord lac Supérieur.
Shamrock	.....	2 mai...	79·84	.....	" remorqueur, lac des Bois.
Keewatin	.....	2 " ..	41·25	.....	" " "
D. L. Mather	.....	2 " ..	103·32	.....	" " "
Daisy Moore	.....	2 " ..	38·21	.....	" " de pêche,
Daisy	.....	4 " ..	26·33	.....	" " lac Winnipeg.
Chieftain	.....	4 " ..	60·85	.....	" " "
Fisherman	.....	4 " ..	44·22	.....	" " "
Rocket	.....	5 " ..	55·61	.....	" " "
Premier	75	5 " ..	413 99	.....	" passagers et fret "
Angler	.....	5 " ..	16·16	.....	" remorq. de pêche "
City of Selkirk	75	5 " ..	457·82	.....	" passagers et fret "

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division Keewatin, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.—*Fin.*

CHAUDIÈRES, MACHINES, ET INSPECTION DES COQUES.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1904.		$ cts.	
Lady of the Lake	20	6 mai	201·43	.....	A hélice, pass. et frt., lac Winnipeg.
Frank Burton	.....	6 "	93·74	.....	" remorqueur, "
Viking	50	6 "	17·00	.....	" pass. et fret, "
Highlander	.....	6 "	59·24	.....	" fret remorqueur, "
Balmoral	.....	6 "	36·93	.....	" remorq. de pêche "
Idell	.....	7 "	53·92	.....	" " "
Princess	20	8 "	405·44	.....	" pass. et fret, "
Alexandra	250	8 "	163·57	.....	Roue en arrière, rivière Rouge.
Gertie H	.....	8 "	90·95	.....	A hélice, fret, "
Clipper	40	11 "	52 95	.....	" passagers, lac des Bois.
Rambler	25	11 "	25·83	.....	" " "
Gem	21	11 "	11·08	.....	" rem., de pêche "
Primrose	.....	18 juin	8·40	.....	" " lac des Esclav., r. Athab.
Graham	40	23 "	260·39	.....	Roue en arrière, passagers, "
Alpha	40	30 "	7·50	.....	A hélice, remorqueur, "
Total	.....	.....	5579·27	$428 24	

BATEAUX à vapeur inspectés en Canada, mais enregistrés ailleurs, etc.—Division de Keewatin, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.

Nom.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Classe et où employé.
		1903.			
Iroquois	500	22 juill.	1169·89	.....	A hél., pas. et frt., P.-Arthur et Duluth
Mable Bradshaw	.....	23 "	331·00	.....	" " " "

GEO. P. PHILLIPS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'exercice expiré le 30 juin 1903.

DIVISION DE KEEWATIN, MANITOBA ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Nom.	Tonnage brut.	Tonnage officiel.	Observations. — Classe de la non-inspection et classe du bateau.
Pastime	4.00	2.82	A hélice, ne navigue pas.
Carry L	14.56	7.99	A aubes, sera inspecté.
Undine	9.46	6.44	A hélice, "
James Mayhew	16.94	11.64	" "
Kate Marks	54.15	34.09	" "
Geo. Ward	2.39	1.69	" "
Minnehaha	9.20	5.90	" "
Minota	34.95	23.77	" ne navigue pas.
Ida	19.37	13 37	" "
Minnewahan	4.61	3.71	" "
Dolly	2.57	2.00	" sera inspecté.
John Glenn	14.07	6.00	" "
Klondike	8.05	4.00	" "
Annie Mc	13.42	11.10	" ne navigue pas.
Beaver	34.51	22.21	" sera inspecté.
Gale	2.62	0.97	" "
Circe	2.83	1.93	" "
Siskewett	41.52	12.90	" "
Rambler	6.14	2.94	" "
Mohican	34.20	24.08	" "
Moose	38.30	13.86	" ne navigue pas.
City of Alberton	67.54	45.86	" sera inspecté.
Grace B	21.18	13.79	" "
Silver Spray	1.56	.....	" "
Princess	6.56	5.55	" "
Queen	31.65	18.71	" "
Ethel Banning	37.54	25.53	" "
Little Bobbs	13.19	8.97	" "
Miles	63.04	42.89	" "
Empress	129.28	73.43	" "
Villeneuve	27.58	18.64	" "
Cruiser	26.92	15.56	" "
Gordon M	3.01	2.01	" "
Sport	16.26	11.64	" "
Sultana	3.35	2.74	" "
Energy	116.45	70.00	" "
Dolphin	12.63	8.58	" "
Wm. White	17.81	12.36	" "
Wm. Cross	21.66	16.31	" "
Galatea	46.10	30.26	" "
Minneola	9.20	5.90	" "
Irine	9.71	6.20	" "
Nord	20.23	13.76	" "
Widgeon	7.95	1.09	" ne navigue pas.
Edith	42.95	29.94	" "
Heather Bell	21.18	14.40	" sera inspecté.
Total	1,142.39	707.51	

GEO. P. PHILLIPS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice expiré le 30 juin 1903, leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, où construits, où et comment employés.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage officiel.	Où constuit.	Où et à quoi employé.
Winona	24·00	A hélice	Bois	231	149	PortStanley, O	Lac Erié, passagers.
Delila	0·67	"	"	4	3	Algonac, Mic.	Rivière Détroit, yacht.
Winslow	69·46	"	"	353	193	Clevel'nd, Ohio	Lacs, remorqueurs.
Meteor	10·80	"	"	47	32	P. Robinson, O.	Canal Welland, remorq.
Nellie H.	2·13	"	"	25	17	Detroit, Mich.	Rivière Détroit "
Inenew	12 93	"	Composite	109	46	Toronto, Ont.	Baie d'Hudson, fret.
D. W. Crow	5·00	"	Bois	27	17	Chatham "	Chatham et environs, rem.
R. H. Dobson	13·50	"	"	44	30	Goderich "	Lac Huron, rem. de pêche.
Onward	3·33	"	"	22	15	Kincardi'e "	" "
Sir Wilfrid	17·06	.....	Composite	399	.....	Toronto "	Rivières port, dragueur.
Louisa	5·60	A hélice	Bois	13	9	Wallaceb'rg, O	Wallaceburg et env., yacht.
E. G. Ashley	3·33	"	"	10	7	Toledo, Ohio	" rem.
Walter H. Stone	2·70	"	"	35	17	Sandusky "	Lac Erie, rem. de pêche.
Iroquois	106·30	"	Acier	2,359	1,452	Toronto, Ont.	Prescott et D'l'th, pas. et fr.
Manitou	42·67	"	Bois	470	297	Goderich "	L. Huron et b. Geo. "
Norseman	99·46	"	"	620	400	S. Catherine, O	Duluth et Prescott, fret.
Simla	106·30	"	"	1,490	973	Ile du Jard., O	Lacs et rivières, "
Boscobel	97·08	"	"	617	420	Chicago, Illin.	Lacs, remorqueur.
Argyle	10·80	"	"	41	28	Buffalo, N.Y.	"
B. W. Aldrich	17·06	"	"	41	28	Milwaukee, W	"
Total	650·18			6,957	4,133		

JOHN DODDS,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Toronto.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Eagle	83	A hélice	Bois	10	7	Pt Severn, Ont	Baie Georgienne, remorq.
Ladyof theLake	6·00	"	"	47	25	Thornbury "	" fret.
Kestrel	2·66	"	"	7	5	Toronto "	Lacs Muskoka, yacht.
Puritan	4·22	"	"	6	4	Holland, Mich.	" "
Minnette	1·83	"	"	4	3	Owen Sound, O	Lac des Baies "
Dolly Gray	83	"	"	5	3	Dorset, Ont.	" "
Osso	2·66	"	"	6	4	Kingston, Ont.	Lacs Muskoka "
Algoma	2·40	"	"	5	3	" "	" "
Lady of t. Lake	5·00	"	"	7	4	" "	" "
Bella Vista	5·00	"	"	5	3	" "	" "
Sky Pilot	2·66	"	"	5	3	" "	" "
Anchora	5·00	"	"	6	3	" "	" "
Glad Tidings	1·63	"	"	10	7	Orillia "	Lac des Moineaux, pass.
Osprey	16·66	"	"	42	28	Goderich "	Lac Huron, rem. de pêche.
W. J. Smith	10·66	"	"	26	17	Rich. L'ding, O	Riv. Sault Ste-Marie, rem.
Gypsy	2·66	"	"	11	8	Toronto, Ont.	Killarney et S.S.-Marie, pas
Midland Queen	124·13	"	"	1,993	1,349	Dundee, Ecosse	Duluth et Prescott, f't et ps.
Harold, B. Phil's	13·06	"	"	66	31	Lorraine, Wis. U. S.	Saut Ste-Marie et env., rem.
Captain Jim	22·43	"	"	58	39	Goderich, Ont.	Lac Supérieur, rem. de pêche
Caroline	1·20	"	"	12	8	r. de la Lune O	Baie Georgienne, remorq.
W. H. Seymour.	36·53	"	"	85	42	Erie, Pa. U S A	Chenal du Nord "
Mills	2·20	"	"	11	7	Owen Sound, O	Lac Manitou, rem. de pêche.
Lake	8·16	"	"	13	5	Kingston, Ont.	L. Simcoe, rem. dragueur.
Clipper	16·66	"	"	46	29	Midland "	Baie Georgienne, remorq.
Total	295·07	.....	.....	2,486	1,637		

E. W. McKEAN.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903 ; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, où construits, où et comment employés.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage officiel.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Baptiste.....	·83	A aubes..	Bois	7·51	4 74	Lindsay, Ont..	Lacs Kawartha, remorq.
McClintock.. ..	2·70	Alligator A aubes	"	20·72	13 06	Simcoe, Ont..	" " "
Cora.....	1·20	A hél. pas.	"	22·61	15·76	Port Perry, O.	C'tés de Vict. et Peterb'ro, p.
Rockaway. ...	·83	Aub. punt	"	6·80	4·62	Lindsay, Ont.	Eaux de Lindsay, remorq.
Cobocank.....	1·20	" .	"	9·11	6·24	Coboconk, Ont	Lac Balsam, remorqueur.
Stanley..	·83	" .	"	6·80	4·62	Lindsay, Ont.	Eaux de Lindsay, remorq.
Dredge Alfred .	2·70	P non de prop....	"	89·19	60·65	Kirkfield, Ont.	Eaux de Lindsay
Hiawatha.....	1·20	A aubes...	"	22·25	17·85	Lindsay, Ont.	" " remorq. ..
Maida-Vale.. ..	1·63	A hélice..	"	18·74	12·75	Hastings, Ont.	Lac Stoney, yacht.
Mermaid	·67	" ..	"	10·95	7·45	Millbrook, Ont	Rivière Otonabi, yacht.
M. & W	1·20	" ..	"	8·48	5·77	Kingston, Ont.	Fleuve St-Laurent, yacht.
David S. Walker	29·00	" ..	"	55·55	22·02	Farrans Pt., O.	" " remorq.
Ajax	4·03	" ..	"	32·97	23·42	Bobcaygeon, O	Lac Kawartha, remorqueur.
Total.. ..	48·02	....	.....	311·68	198·95		

THOS. P. THOMPSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Elévateur à grain No. 18..	16 0	A hélice..	Acier.....	214	132	Montréal.	Port de Montréal, élévat. à grain.
Dorothy.	5·2	" ..	Bois	19	10	B. de la Cache.	Lac Nipissingue, passagers.
Seaborn.	2·6	" ..	"	30	20	Seabury, E.U.	Rivière, yacht.
Scotsman.....	17·3	" ..	"	265	114	Ottawa.....	Rivière Ottawa, fret et pass.
Total.....	41·1			528	276		

WM. LAURIE,
LOUIS ARPIN.

DIVISION DE QUÉBEC.

Virginia.	12·0	A aubes..	Fer	1,701·13	1,052·04	Wilmington ..	Pass., Mont. et Chicoutimi.
Restigouche (ex Rathlin).	11·2	A hélice..	"	945·00	463·00	Glasgow, 1899.	" Dalhousie et Gaspé.
Dream.....	2·4	" ..	Bois.....	27·44	18·66	Gr. Piles, 1903	" Grs. Piles et Latuque
Frankie	3·3	" ..	"	16·99	7·88	Québec, "	Remorq., port de Québec.
Alma.....	5·3	" ..	"	42·75	29·07	Sorel "	Bateau d'excursion.
Missisquois....	6·5	" ..	"	159 98	107·24	Noyan "	Pass., Mont. et Burlington.
George Winfield Smith.	3·3	" ..	Composite	23·80	16·18	Lévis "	Remorq., lac Métapédia.
Corine...	4·8	" ..	Bois.. .. .	23·24	9·26	St-Joseph "	" port de Québec.
Shearly.....	10·6	" ..	"	37·17	25·28	Bic "	" côte de Matane.
Total..	268·2			2,977·50	1,728·61		

PHILIPPE DUCLOS,
Inspecteur de coques.

JOS. SAMSON,
Inspecteur de chaudières et machines.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enrégistré, où construits, où et comment employés.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Nom.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage officiel.	Où construit	Où et à quoi employé.
I. C. U.	·53	A hélice..	Bois.	3·58	3·58	Inconnu	A hél., pass., Annapo. Bas.
Clayton	4·26	" ..	"	42·62	23·84	Parrsboro, N E	" " Pars. et B. de F.
Cygnet	1·20	" ..	"	11·23	7·64	Yarmouth "	" cabotage et pêche.
Loretta	1·63	" ..	"	12·02	8·18	Tus.-Wed. "	" remorq., riv. Tusket.
Albion	1·20	" ..	"	9·14	6·22	Moser's riv. "	" " rivière Moser,
Parrsboro	.....	" ..	"	.....	.....	Parrsboro "	" pas. Wind. et Parrsb.
Victor	6·00	" ..	"	26·86	18·27	Yarmouth "	" fret, cabotage.
Ampitrite	24·00	" ..	"	149·45	83·60	Baie Mahan "	" "
F. W. Roebling	42·66	" ..	"	161·97	77·77	Wilfad, E. U. A	" remorq. et pas. cab'ge
Bruce	3·30	" ..	"	55·70	37·88	Halifax, N.-E.	" feu, port d'Halifax.
Rona	16·60	" ..	"	70·05	42·47	Liverpl. "	" remorq. cabotage.
Total	101·38			542·62	309·45		

HALIFAX, N.S.

J. P. ESDAILE,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Hudson	7·26	A hélice..	Bois.	33·59	22·84	St-Jean, N.B.	Yacht de plais., riv. St-Jean
Crystal Stream.	43·00	A aubes..	"	482·05	363·69	Br. Fr., E. U. A	Passagers, rivière St-Jean..
Lord Kitchener	47·00	A hélice..	"	161·24	109·64	St-Jean, N.B..	Pas. et remq., cab. et riv. St-J
Total	97·26			676·88	436 17		

NOUVEAU-BRUNSWICK ET I.P.-E.

J. P. ESDAILE,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Riffle	2·	R. en arr.	Bois.	36·62	23·08	Kamloops	Riv. Thompson-nord, fret..
M. S. Dollar	276·2	A hélice..	Acier.	4216·	2674·	Côte N. de Ter.	Océan Pacifiq., fret et pass.
Victorian	233·	" ..	Bois.	1503·64	809 17	Portland, Ore.	Côte, C.-B., "
Athens	1·	" ..	"	23·21	8·02	Victoria, C.-B.	" pêche à l'éperlan.
Don	1·9	" .	"	4·19	2·85	" "	Port de Victoria, remorq.
Edna Grace	9·	" ..	"	42·	22·	" "	Côte, C.-B., touage.
Total	523·1			5944·42	3539·12		

VICTORIA, C.-B.

J. A. THOMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'exercice terminé le 30 juin 1903 ; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, où construits, et où et comment employés.

DIVISION DE VANCOUVER ET DU YUKON.

Nom.	Chevaux-vapeur.	Classe.	Bois, fer ou acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Thistle.....	6·6	R. en arr.	Bois.....	225	153	Dawson	Riv. Yukon, pass. et fret.
Golden Crown No. 1.....		....	"	114	64	White-Horse..	" Fraser, pass. et fret.
Favorite.....	9·	R. en arr.	"	257	162	N.-Westmins'r	" Stewart, dragage.
Cascade.	16·	A hélice..	"	119	81	Vancouver....	Côte C.-B., pass. et fret.
Edna W.... .	2·6	" ...	"	15	10	"	Rivers Inlet, remorqueur.
Water Liliy....	2·9	" ...	"	4	3	"	Rivière Fraser, yacht.
Raven	6·8	" ...	"	25	17	Friday Harb..	Côte C.-B., remorqueur.
Evolvo.....	7·	" ...	"	13	9	Vancouver....	" yacht.
Total.....	44.9			772	499		

F. M. RICHARDSON, R.M.R.,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

KÉWATIN, MANITOBA ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Alexandra.....	4·2	A aubes..	Bois.....	163·57	37·53	Winnipeg, M.	Rivière Rouge, passagers.
Roddly.....	0·53	A hélice..	"	14·10	9·59	Selkerk, Man.	Lac Winnipeg, rem. de pêc.
Firn.....	1·5	" ...	"	12·61	6·00	Winnipeg "	" " " "
Lulu M. Ray..	5·00	"	"	32·64	25·40	Lundington, Mich., E.-U.	Baie du Tonnerre, remorq.
James Adams..	9·6	"	"	50·97	34·60	Duluth, Mich., E.-U.A.....	" " "
St. Joe.....	9·6	" ...	"	117·64	80·01	Port-Arthur..	Rive nord du lac Sup., fret.
Pioneer.....	3·3	"	"	16·44	8·44	Lac du Pélican Manitoba...	L. du Pélican, M., ft et pass.
St. Charles....	6·0	"	"	28·79	19·50	Riv. La Paix, T.N.-O	Riv. La Paix, privé, fret.
Caraboo.	6·0	"	"	28·65	19·49	Fort-Smith, T. N.-O.	Rivières des Esclaves et McKenzie, remorq. et fret.
Eva.	8·	"	Composite	49·28	27·90	Athabasca-Landing....	Rivières des Esclaves et McKenzie, remorq. et fret.
Primrose	1·2	"	Bois	8.40	5·72	Ft-Chepewyan	Rivières Athabasca et des Esclaves, remorq. et fret.
Total.... ..	54·93			523·09	274·18		

GEO. P. PHILLIPS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

LISTE des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés comme impropres au service en Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1900, et où et à quoi ils étaient employés.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom.	Où et comment employé en dernier lieu.	Tonnage brut.	Classe et pourquoi impropre au service.
Cambria	Lac Ontario, passagers	937	A aubes, dégréé.
Union	Buffalo et Fort-Erié, passager	267	" "
Luther Westover	Baie Georgienne, remorqueur	127	" "
C. H. Merritt	Rivière du Saut, passagers	122	A hélice "
Maud S	Baie Georgienne, remorqueur	14	" "
Conqueror	" " "	25	" "
Sea Gull	Rivière du Saut "	41	" "
Florence	Lacs Muskoka "	27	" "
Hector	Canal Welland "	43	" "
Walter Scott	Baie Georgienne, pêc. et remorq.	26	" "
Geo. Swarrn	Lac Huron " "	18	" "
Frankie	Rivière Sydenham, yacht	24	" "
Viola	Baie Georgienne "	68	" "
		1739	

JOHN DODDS,
E. W. McKEAN,
Toronto, Ont.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Alberta	Fleuve St-Laurent, fret	122·43	A hélice, incendié.
Owen	" " "	102·84	" naufragé et mis en pièces.
Undine	Comtés Vict. et Peterboro, rem.	13·81	" coque hors de service.
Beaubocage	" " " "	129.00	A aubes " " "
Carmana	Baie de Quinté, yacht	56·08	A hélice, incendié.
Bannockburn	Grands lacs, fret	1619 56	" disparu ; vu la dernière fois sur le lac Sup. 21 nov. 1902.
		2043·72	

THOS. P. THOMPSON.

DIVISION DE MONTRÉAL.

St. Peter	Port de Montréal, remorqueur	43	A hélice, dégréé.
Comet	Lac Témiscamingue, fret. et pass.	144	" incendié.
		187	

WM. LAURIE.
LOUIS ARPIN.

LISTE des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés, etc.—*Suite.*

DIVISION DE QUEBEC.

Nom.	Où et comment employé en dernier lieu.	Tonnage brut.	Classe et pourquoi impropre au service.
John Pratt	Remorqueur, service de drague.	70	A helices jumelles, coque irréparable machine enlevée.
Conqueror	A aubes, rem., Montréal et Golfe	233	Coque en fer, machine enlevée.
Aurelia	A hélice, rem., service de drague	32	Coque en bois, irréparable machines enlevées.
Dream	" service de douanes.	12	Coque pourrie, irréparable, vendue et brisée.
Kathleen	A aubes, service de quarantaine.	280	Sombré printemps dernier, aujour. d'hui à flot, mais impropre au serv-
		627	

PHILIPPE DUCLOS,
Inspecteur de coques.

JOS. SAMSON,
Inspecteur de chaudières et machines.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Aucun			

J. E. ESDAILE,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

HALIFAX, N.-E., 12 octobre 1903.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Jacques Cartier	Charlottetown et Orwell, pass.	379.96	A aubes, perdu sur la côte nord de la N.-E., près de Pugwash. Perte tot.
Star	Rivière Saint-Jean, pass.	461·03	Incendié à l'ext. nord de St-Jean le 25 sept. 1902. Perte totale. Cause de l'incendie inconnue.
	Total	840·99	

I. J. OLIVE,
Inspecteur de coques, etc.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Fawn	Rivière Columbia, touage	32	A hélice.
Victoria	C.-B. et ports étrangers, fret	2374	" échoué pendant un brouillard et complètement détruit.
	Total	2406	

J. A. THOMPSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

LISTE des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés, etc.—*Fin.*

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE ET DU YUKON.

Nom.	Où et comment employé en dernier lieu.	Tonnage brut.	Classe et pourquoi impropre au service.
Ina	Côte de la Col.-Brit., remorq	8	A hélice, brisé.
Star	" " "	14	" "
Eldorado	Rivière Yukon, pass. et fret	466	Roue en arrière, dégréé.
	Total	488	

F. M. RICHARDSON, R.M.R.,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

Vancouver.

DIVISION DE KÉWATIN, DU MANITOBA ET DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Phantom	Lac des Bois, pass. et fret	55·68	A hélice, incendie.
Kennina	" remorq. de pêche.	41·86	" "
Pearl	" "	10·00	" "
Midge	" "	11·08	" "
Day Star	" "	12·52	" "
Princess	" "	7·83	" "
Spray	" "	8·99	" "
Cairo	Lac de l'Aigle "	14·47	" coque condamnée.
Athabasca	Riv. Athabasca, pass. et fret	166·73	Roue en arr., coque condamnée.
Minnetonka	Lac des Bois, remorqueur	88·34	A hélice "
Sunbeam	" "	2·86	" "
Thistle	Riv. La-Pluie, pass. et fret	9·00	" machine enlevée.
W. J. Aikins	Lac Supérieur, remorqueur	41·82	" coque condamnée.
	Total	471·18	

GEO. P. PHILLIPS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

LISTE des certificats de capacité et des certificats temporaires accordés aux mécaniciens de bateaux à vapeur durant l'exercice expiré le 30 juin 1903.

Nommero du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Classe.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1902.					$ c.
3183	2 juil.	Frederick Windsor	Temporaire	Callender, Ont	Callendar	2 00
3184	2 "	Xavier Beaudry	"	Pembroke, Ont	Pembroke	2 00
3185	2 "	Pierre Marchidon	"	Sturgeon-Falls, Ont	Montréal	2 00
3186	2 "	John Anderson Camber	"	Georgeville, Qué	Georgeville	2 00
3187	2 "	Charles Livingston	"	Sturgeon-Falls, Ont	Sturgeon-Falls	2 00
3188	2 "	John McCaw	"	Dorset, Ont	North-Bay	2 00
3189	2 "	John C. Fitzpatrick	4e classe	Morrisburg, Ont	Montréal	5 00
3190	2 "	Alfred Samson	4e "	Village de Bienville, Qué	Québec	5 00
3191	2 "	Joseph Nadeau	Temporaire	Lac-St-Jean, Qué	St-Gédéon	2 00
3192	5 "	John McGraw	"	Brockville, Ont	Brockville	2 00
3193	12 "	Wm. R. Rogers	"	Webbwood, Ont	Saut-Ste-Marie	2 00
3194	12 "	Herbert R. Stevens	"	Huntsville, Ont	Huntsville	2 00
3195	12 "	George W. McDonald	"	Penetanguishene	Penetang'ish'e	2 00
3196	12 "	Joseph Reynolds	"	" "	Toronto	2 00
3197	12 "	George Moreau	"	Waubaushene, Ont	Waubaushene	2 00
3198	12 "	Thomas C. Young	"	Portage-du-Rat, Ont	P't'ge-du-Rat	2 00
3199	12 "	George Woodward	"	Melbourne, Qué	North-Hatley	2 00
3200	12 "	Richard Whiteman	"	Vermilion-Bay, Ont	Vermilion-B'y	2 00
3201	12 "	Roy G. Skene	"	Drayden, Ont	Gold-Rock	2 00
3202	12 "	Andrew Leitch	1re classe	Halifax, N.-E	Halifax	5 00
3203	16 "	Chas. E. Taylor	Temporaire	Correnna, Ont	Sarnia	2 00
3204	16 "	Peter Brow	"	Lac-Mégantic, Ont	Québec	2 00
3305	17 "	Eldridge Phillips	"	Mira-Gut, C.-B	Mira	2 00
3206	29 "	George Willis	"	Carleton-Place, Ont	Carleton-Place	2 00
3207	8 août	Joseph Fournier dit Allard	"	Lévis, Qué	Québec	2 00
3208	8 "	George Edward Hull	"	Clarina, Ont	Lakefield	2 00
3209	8 "	M. L. Crandell	"	Port-Perry, Ont	Kingston	2 00
3210	8 "	James H. Spencer	"	Parry-Sound, Ont	Parry-Sound	2 00
3211	8 "	Albert E. Stephenson	"	" "	"	2 00
3212	8 "	Herbert R. Adam	"	Hawkston, Ont	Port-Cockburn	2 00
3213	8 "	Joseph Bark	"	Cornwall, Ont	Kingston	2 00
3214	8 "	Geo. Thomas Leach	"	Montréal, Qué	Montréal	2 00
3215	8 "	Timothy Whitred	"	Gore's-Landing, Ont	Hastings	2 00
3216	7 "	George Emond	4e classe	Montréal, Qué	Montréal	5 00
3217	7 "	Théodore Breton	4e "	Lévis, Qué	"	5 00
3218	13 "	Aldore Gagnon	Temporaire	Portage du-Rat Ont	P't'ge-du-Rat	2 00
3219	13 "	Geo. Rene Cotrel	3e classe	Montréal, Qué	Montréal	5 00
3220	14 "	Lewis Goodchild	Temporaire	Amherstburg, Ont	Amherstburg	2 00
3221	25 "	Gabriel Bellefeuille	"	Winnipeg, Man	Winnipeg	2 00
3222	25 "	William Powles	"	Tyendinago, Ont	Kingston	2 00
3223	10 sept.	Thos. Naas	"	Lunenburg, N.-E	Halifax	2 00
3224	10 "	Walker Langille	"	Pictou, N.-E	Pictou	2 00
3225	10 "	Isaac R. Brigham	"	Ottawa, Ont	Aylmer	2 00
3226	12 "	Joseph Gagnon	"	Ste Anne de Chicoutimi, Q	Sainte-Anne de Chicoutimi	2 00
3227	12 "	Frank Stanton	"	Severn-Bridge, Ont	Lac-Sparrow	2 00
3228	13 "	Wm. Sharp Wallace	"	Orillia, Ont	"	2 00
3229	23 "	Howard Wm. Feoster	4e classe	Vancouver, C.-B	Vancouver	5 00
3230	23 "	Wm. Bandy	4e "	" "	"	5 00
3231	23 "	Christian M. Christian	3e "	" "	"	†
3232	27 "	Robert Daniel Webster	2e "	Halifax, N.-E	Halifax	5 00
3233	29 "	Alexander McLeod	Temporaire	Pictou, N.-E	"	2 00
3234	4 oct.	John Chas. Hudson	"	Barry's-Bay, Ont	Barry's-Bay	2 00
3235	4 "	Arthur Thomas Willette	"	Dawson, T.-Y	Dawson	2 00
3236	4 "	Joseph Dumulon	"	Ville-Marie, Qué	Ville-Marie	2 00
3237	4 sept.	John Thomas Henley	4e classe	Dawson, T.-Y	Dawson, T.-Y	5 00
3238	7 "	John Scott	4e "	Halifax, N.-E	Halifax, N.-E.	5 00
3239	7 "	Henri Trottier	3e "	Roberval, Lac-St-Jean, Q	Québec, Qué	5 00
3240	11 oct.	John Warry	4e "	Halifax, N.-E	Halifax, N.-E.	5 00
3241	11 "	John Underwood Lilly	4e "	"	"	5 00
3242	11 "	Edward B. Fraser	4e "	Pictou, N.-E	"	5 00
3243	11 "	Alexander Anderson	3e "	Halifax, N.-E	"	5 00
3244	14 "	Welsford H. Tully	3e "	Dawson, T.-Y	Dawson, T.-Y.	5 00
3245	17 "	Frk. Duncan McDonald	4e "	Sydney, N.-E	Halifax, N.-E.	5 00
3246	20 "	L. R. Boulanger	2e "	Jeune Lorette, Qué	Québec, Qué	5 00
3247	21 "	Thos. Wilbert Whitelay	Temporaire	Sombra, Ont	Sombra, Ont	2 00

LISTE des certificats de capacité accordés aux mécaniciens de bat. à vap., etc.,—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Classe.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1903.					$ c.
3248	27 oct.	Albert Desrochers	3e classe	Ste-Croix, Qué	Montréal, Qué	5 00
3249	27 "	Alex. Guildford	4e "	Halifax, N.-E	Halifax, N.-E.	5 00
3250	30 "	Selby Alex. Stevenson	4e "	Dartmouth, N.-E	"	5 00
3251	3 nov.	Levy McMillan	4e "	Sherbrooke, N.-E	"	5 00
3252	7 "	Joseph Lepage	2e "	Village de Bienville, Qué	Québec, Qué	5 00
3253	7 "	Zéphyrin Desrochers	3e "	Ste-Croix, Qué	"	5 00
3254	7 "	Alphonse Toutant	3e "	Champlain, Qué	"	5 00
3255	17 "	Donald McQuarrie Fraser	3e "	Riv.-des-Français, Ont	R-des-Franç.O	5 00
3256	17 "	Albert James Hamilton	4e "	Spanish-Station, Ont	Little-Curr't,O	5 00
3257	20 "	Henri Brisson	4e "	Chicoutimi, Qué	Québec, Qué	5 00
3258	20 "	Scott Wilson Clark	3e "	Little-Current, Ont	Little-Curr't,O	5 00
3259	20 "	Edwin Braniff	4e "	Richard's-Landing, Ont	Saut-Ste-Marie, Ont	5 00
3260	20 "	Jonas Johnson	3e "	Vancouver, C.-B	Vancouver,CB	5 00
3261	20 "	John Wilson Shephard	4e "	"	"	5 00
3262	27 "	Alexander Rondeau	2e "	Sorel, Qué	Sorel, Qué	5 00
3263	3 déc.	Wm. Arthur Gamble	4e "	St-Mary's, co. York, N-B	St-Jean, N.-B	*
3264	3 jan	Wm. G. Allan	2e "	Victoria, C.-B	Victoria, C.-B	5 00
3265	5 "	John Leonard	Temporaire	"	St.-Jean, N.-B	2 00
3266	5 "	Wm. H. Way	4e classe	"	Kingston, Ont	5 00
3267	5 "	Geo. Greenshields	3e "	Toronto, Ont	Victoria, C.-B	5 00
3268	5 "	August Pendola	1er "	"	Vancouver,CB	*
3269	7 "	George W. Dixon	3e "	Collingwood, Ont	"	*
3270	7 "	David Roberts	3e "	Picton, Ont	"	*
3271	7 "	Archd. John Fisher	4e "	Toronto, Ont	Toronto, Ont.	5 00
3272	7 "	Andrew Lees Black	4e "	Victoria, C.-B	"	5 00
3273	13 "	Wm. Turnie Rennie	4e "	St-Jean, N.-B	"	5 00
3274	13 "	Chas. Benj. Patterson	4e "	Kingston, Ont	Kingston,Ont.	5 00
3275	13 "	Chas. L. Lavallée	2e "	Nelson, C.-B	Toronto, Ont.	*
3276	13 "	Henry M. Sallaway	4e "	Vancouver, C.-B	Victoria, C.-B	5 00
3277	13 "	James Ausman	Temporaire	Revelstoke, C.-B	"	2 00
3278	24 "	Samuel A. Barker	"	Rivière-Harrison, C.-B	Vancouver,CB	2 00
3279	26 "	Adolphe Derouin	2e classe	Toronto, Ont	Toronto, Ont.	5 00
3280	26 "	Wm. John Buchanan	4e "	Moonstone, Ont	"	5 00
3281	26 "	William Harding	4e "	Collingwood, Ont	"	5 00
3282	27 "	Peter Ryan	2e "	Hamilton, Ont	"	5 00
3283	27 "	Archibald Ancom	4e "	"	"	5 00
3284	27 "	Alfred W. Thompkins	4e "	"	"	5 00
3285	27 "	Thos. Joseph Hayden	4e "	Nicolston, Ont	"	5 00
3286	30 "	Robt. Henry Veech	2e "	Ile du Jardin, Ont	Kingston, Ont	5 00
3287	30 "	Napoléon Lazure	4e "	Ste-Cunégonde, Qué	Montréal, Qué	5 00
3288	30 "	Xavier Séguin	4e "	Rockland, Ont	"	5 00
3289	30 "	Wm. A. Marshall	4e "	Kingston, Ont	Kingston, Ont	5 00
3290	30 "	John Charles Carr	4e "	Port-Dalhousie, Ont	Toronto, Ont.	5 00
3291	30 "	John A. McLachlan	4e "	Parkhill, Ont	"	5 00
3292	7 fév.	Frank Krafve	Temporaire	Passage Barrington, N.-E	Halifax, N.-E.	2 00
3293	7 "	Richard J. Riley	"	Annapolis, N.-E	St-Jean	2 00
3294	7 "	Clowes Banks	"	St-Marys, N.-B	"	2 00
3295	7 "	John Kelso	"	Huntsville, Ont	Toronto	2 00
3296	7 "	William Wright	3e classe	Port-Dalhousie, Ont	"	5 00
3297	7 "	James M. Fardy	4e "	Charlottetown, I.P.-E	St-Jean	5 00
3298	7 "	Frank W. Morisey	4e "	St-Jean, N.B	"	5 00
3299	7 "	Alexander G. Cameron	4e "	Chatham, N.-B	"	5 00
3300	7 "	John Edmonds	4e "	Charlottetown, I.P.-E	"	5 00
3301	7 "	Robert Patterson	4e "	" "	"	5 00
3302	7 "	John Nicoll	4e "	Collingwood, Ont	Toronto	5 00
3303	7 "	Robert Johnston	4e "	Gore-Bay, Ont	"	5 00
3304	7 "	Hugh Wm. Fletcher	4e "	Owen-Sound, Ont	"	5 00
3305	9 "	Wm. Burgoyne	Temporaire	Fenelon-Falls, Ont	Kingston	2 00
3306	9 "	Chas. Edward Dalton	1e classe, R.-U	Farville, N.-B	St-Jean	*
3307	9 "	Arthur Lee	3e "	Vancouver, C.-B	Vancouver	5 00
3308	9 "	Orlando W. Roberts	3e "	Dawson, T.-Y	Dawson	5 00
3309	9 "	Wm. Kirby	4e "	Toronto, Ont	Toronto	5 00
3310	9 "	Wm. Ewart Gillman	4e "	"	"	5 00
3311	9 "	Wm. James Kennedy	4e "	Ile du Jardin, Ont	Kingston	5 00

* Second examen.

LISTE des certificats de capacité accordés aux mécaniciens de bat. à vapeur, etc.—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Classe.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1903.					$ c.
3312	9 fév....	Harry Donald McDonald .	4e classe.....	Chatsworth, Ont.....	Toronto.....	5 00
3313	9 " ..	Alex. James Scobie.	4e "	Collingwood, Ont.....	" . .	5 00
3314	9 " ..	John Alex. Gunn.....	4e "	Owen-Sound, Ont.....	"	5 00
3315	9 " ..	Andrew Russell	4e "	Vancouver, C.-B	Vancouver.. .	5 00
3316	9 " ..	George L. Lamb...	4e "	Penetanguishene, Ont...	Toronto	5 00
3317	9 " ..	John Robert Brown.....	4e "	" "	"	5 00
3318	9 " ..	Henry Hill..... ...	4e "	Collingwood, Ont.....	"	5 00
3319	17 " ..	William Jacobs....	4e "	Nelson, C.-B.....	Victoria..	5 00
3320	17 " ..	Walter Henry Harlock...	4e "	Victoria, C.-B	"	5 00
3321	17 " ..	Archibald McGregor.....	4e "	"	"	5 00
3322	17 " ..	James T. Thurston.	4e "	Picton, Ont.....	Kingston.	5 00
3323	17 " ..	James McD. Denny	3e "	Victoria, C.-B	Victoria..	5 00
3324	17 " ..	David Pringle Wilson....	3e " ...	"	"	5 00
3325	4 mars. .	Walter Bryden..... ..	3e "	Steelton, Ont.	Saut-Ste-Marie	5 00
3326	4 " ..	James McGray.	3e "	Little-River, N.-E.....	Halifax	5 00
3327	4 " ..	George P. Fitzpatrick....	3e "	Aylmer, Qué	Montréal.... .	5 00
3328	4 " ..	Eugène Hamelin.....	3e "	Montréal, Qué.....	"	5 00
3329	4 " ..	Lloyd Ballard Gore.....	3e "	Vancouver, C.-B.....	Vancouver . ..	5 00
3330	4 " ..	William W. Roberts.....	2e "	St-Jean, N.-B.....	St-Jean.....	5 00
3331	4 " ..	John Russell Perkins.....	4e "	Toronto, Ont.	Toronto ...	5 00
3332	4 " ..	William Webb	4e "	Owen-Sound, Ont.....	"	5 00
3333	4 " ..	Martin Jas. Rankin.....	4e "	Kingston, Ont.....	Kingston.	5 00
3334	4 " .	James Leonard.....	4e "	Goderich, Ont	Toronto	5 00
3335	4 " ..	Zaccheus White.....	4e "	Toronto, Ont.....	"	5 00
3336	4 " ..	George Brander.....	4e "	Halifax, N.-E	Halifax	5 00
3337	4 " ..	George Langlois.....	4e "	Montréal, Qué.....	Montréal.....	5 00
3338	4 " ..	Auguste Lecounte	4e "	Valleyfield, Qué.....	"	5 00
3339	4 " ..	Alphonse Hamelin.....	2e "	Montréal, Qué.....	"	5 00
3340	4 " ..	Chas. F. Dobbie.....	2e " R.-U.	Halifax, N.-E	Halifax . .	5 00
3341	4 " ..	Daniel H McQuarrie.....	2e " " .	St-Jean, N..B..... .	"	5 00
3342	4 " ..	Daniel Edwin Read.	1e " " .	Pictou, N.-E..... ...	"	5 00
3343	11 " ..	Charles John Crawford...	4e "	Saut-Ste-Marie, Ont. ..	Saut-Ste-Marie	5 00
3344	11 " ..	Fred. Perks.....	4e "	Meaford, Ont.....	Toronto	5 00
3345	11 " ..	David Myler	4e "	Collingwood, Ont. ...	"	5 00
3346	11 " ..	Archibald C. McInnis.....	4e "	Meaford, Ont.....	" . .	5 00
3347	11 " ..	Andrew Townsley.....	3e "	Victoria, C.-B.....	Victoria..	5 00
3348	11 " ..	Siméon Boisvert.....	4e " .. .	Sorel, Qué	Sorel.....	5 00
3349	11 " ..	Théodore Thériault.....	4e " ...	Village de Lauzon, Qué .	Québec.	5 00
3350	17 " ..	William Currie.....	2e " R.-U.	Pictou, N.-E.....	Halifax.....	5 00
3351	17 " ..	George Herbert Burpee...	2e " ...	Burton, N.-B.	St-Jean.... ..	*
3352	17 " ..	John Wm. Crowley.....	2e "	St-Jean, N.-B	"	5 00
3353	17 " ..	Donald Kingston..... ...	2e " R.-U.	Chatham, N.-B.....	St-Jean, N.-B.	*
3354	18 " ..	Ronald F. Link.....	Temporaire...	Gravenhurst, Ont.	P. Carling, O.	2 00
3355	18 " ..	Wm. P. Cowie...	"	Fairville, N.-B..... .	St-Jean, N.B.	2 00
3356	6 avril...	Alexander McLeod.... ..	"	Pictou, N.-E.....	Halifax, N.-E.	2 00
3357	6 " ..	Albert Martin	"	Gravenhurst, Ont.	Toronto, Ont .	2 00
3358	6 " ..	George W. McDonald....	"	Penetanguishene, Ont...	Penetanguishene, Ont.	2 00
3359	6 " ..	George Edwin Scott.... .	"	Guysboro, N.-E.....	Halifax, N.-E.	2 00
3360	6 " ..	Isaac Jas. Boynton.....	"	Bobcaygeon, Ont.....	Kingston, Ont	2 00
3361	6 " ..	Arthur Seguin	"	Hudson, Qué	Montréal, Qué	2 00
3362	6 " ..	Elyah Y. Drinkwater.. ..	3e classe.....	Goderich, Ont	Toronto, Ont .	5 00
3363	6 " ..	Onesime Toupin.....	3e "	Sorel, Qué	Montréal, Qué.	5 00
3364	6 " ..	John Jamieson.....	3e "	Deseronto, Ont.....	Kingston, Ont	5 00
3365	6 " ..	Wm. Henry Taylor.. . . .	4e "	Hamilton, Ont.....	Toronto, Ont .	5 00
3366	6 " ..	Stanislas Roy.....	4e "	St-Henri, Qué.....	Montréal, Qué	5 00
3367	6 " ..	Mathew G. Doyle.... ...	4e "	Halifax, N.-E	Halifax, N.-E.	5 00
3368	6 " ..	George Allard	4e "	St-Joseph de Sorel, Qué..	Sorel, Que....	5 00
3369	6 " ..	Wm. James Woffle.	4e "	Westport, Ont.....	Kingston, Ont.	5 00
3370	6 " ..	Geo. Charles Tizzard	4e "	Owen-Sound, Ont.....	Toronto, Ont .	5 00
3371	6 " ..	Fredk. Wm. Cope.....	4e "	Muskoka, Ont.....	" ..	5 00
3372	6 " ..	John A. Wilson	4e "	Collingwood, Ont.. . .	" ..	5 00
3373	6 " ..	James Lawrence.....	4e "	Parry-Sound, Ont.....	" ..	5 00
3374	14 " ..	Arthur Poole.	4e "	Selkirk, Man.....	Port.-duRat, O	5 00
3375	14 " ..	Walter Wells	4e "	Balmoral, Man	Selkirk, Man .	5 00

* Second examen.

LISTE des certificats de capacité accordés aux mécaniciens de bat. à vapeur, etc.—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Classe.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1903.					$ c.
3376	14 avril...	Henry Stanley Dewar....	3e classe.....	Selkirk, Man	Portage-duRat	5 00
3377	14 " ..	James T. Eldridge	3e "	Portage-du-Rat, Ont.....	" .	5 00
3378	14 " ..	William John Leaney	2e "	Selkirk-Ouest, Man.....	" .	5 00
3379	14 " ..	Walter D. Booker.....	Temporaire...	Portage-du-Rat, Ont....	" .	2 00
3380	14 " ..	C. G. Hanson.....	"	"	" .	2 00
3381	14 " ..	George Overend.....	"	Manitoba, Ont.... ..	" .	2 00
3382	14 " ..	Wm. George Chilton... .	" ..	Portage-du-Rat, Ont....	" .	2 00
3383	14 " ..	Isaïe Poirier	"	Pointe-Fortune, Ont....	Montréal, Qué	2 00
3384	22 " ..	James W. Brown.....	"	Portage-du-Rat, Ont....	Portage-duRat	2 00
3385	22 " ..	Gaster C. Stover.....	3e classe.....	Vancouver, C.-B.....	Vancouver,CB	5 00
3386	22 " ..	William J. Douglas ...	4e "	Selkirk, Man.....	Portage-duRat	5 00
3387	22 " ..	Matthews Gray.....	4e "	Vancouver, C.-B.....	Vancouver,CB	5 00
3388	22 " ..	Wm. Taylor Davie.....	4e "	Lévis, Qué.....	Québec, Qué..	5 00
3389	22 " ..	Gustav Oelkers.....	1e "	Québec, Qué	" ..	5 00
3390	22 " ..	Albert E. Stephenson	Temporaire...	Penetanguishene, Ont...	P.-Sound, Ont	2 00
3391	22 " ..	Arthur McCann	"	Wallace, N.-E.....	Halifax, N.-E.	2 00
3392	22 " ..	Hugh McMillan.....	4e classe.....	Saut-Ste-Marie, Ont....	S.Ste-Marie, O	5 00
3393	25 " ..	James Logan.....	Temporaire...	Peterboro, Ont.....	Kingston, Ont	2 00
3394	16 mai....	Arthur Davis	"	Poole's-Resort, Ont	" .	2 00
3395	16 " ..	Jas. Charles Barry	"	Lefroy, P.O., Ont.....	Toronto, Ont .	2 00
3396	16 " ..	Andrew Jas. Reid	"	Portage-du-Rat, Ont....	Portage-duRat	2 00
3397	16 " ..	Fredk. Wm. Coates	"	Fort-Francis, Ont.....	" .	2 00
3398	16 " ..	Victor Riel	4e classe.....	Ottawa, Ont.....	Ottawa, Ont..	5 00
3399	26 " ..	George Hill..... ...	Temporaire...	Portage-du Rat, Ont....	Portage-duRat	2 00
3400	26 " ..	James H. Wilson	" ...	Fort-Francis, Ont.....	F.Francis, Ont	2 00
3401	26 " ..	Gabriel Bellefeuille..... ..	"	Winnipeg, Man.....	Winnipeg, M.	2 00
3402	26 " ..	Chris. Watterson.....	"	Selkirk-Ouest, Man.....	Selkirk, Man..	2 00
3403	26 " ..	Andrew Lajeunesse.	" ...	Peterboro, Ont.....	Peterboro, Ont	2 00
3404	26 " ..	Luke Whalen.....	"	Kingston, Ont.....	Kingston,Ont.	2 00
3405	26 " ..	Wm. John Poole....	"	Poole's-Resort, Ont	" .	2 00
3406	26 " ..	George Willis.....	"	Carleton-Place, Ont.....	Carleton P.O..	2 00
3407	26 " ..	Peter Geo. Cavanagh.....	" ...	Perth, Ont	Montréal, Qué	2 00
3408	26 " ..	Wm. James McEntyre....	"	Port-Sydney, Ont.	Toronto, Ont .	2 00
3409	26 " ..	Fred. W. Pamphlet	3e classe.....	Victoria, C.-B.....	Victoria, C.-B.	5 00
3410	26 " ..	Wm James Jento.....	3e "	Brockville, Ont.....	Kingston,Ont.	5 00
3411	29 " ..	Sydney T. Hubbard.....	Temporaire...	Edmonton, T.N.-O.. ...	Edmonton, T. N.-O.....	2 00
3412	29 " ..	John Edward Ball.....	"	Caesarea, Ont.....	Lindsay, Ont..	2 00
3413	29 " ..	Wm. Spicer.....	" ...	Newboro, Ont.....	Kingston, Ont.	2 00
3414	29 " ..	John Gonyea	"	Smith-Falls, Ont...	" .	2 00
3415	29 " ..	Joseph Bark.	" ...	Cornwall, Ont...	" .	2 00
3416	1er juin...	Adélard St. Martin.....	4e classe.....	St-Joseph de Sorel, Qué..	Québec, Qué..	5 00
3417	1er " ..	Joseph Boulanger.....	4e "	Bienville, Que.... .. .	" ..	5 00
3418	1er " ..	Alfred Larocque.....	3e "	Killarney, Ont.....	Cutler, Ont...	5 00
3419	1er " ..	Zoël Lacroix	2e "	Sorel, Qué	Sorel, Qué....	5 00
3420	1er " ..	Alonzo W. Daball.....	Temporaire...	Parry-Sound, Ont.	Parry-Sound,O	2 00
3421	1er " ..	Henry R. Annett...	"	Péninsule, Qué.....	Québec, Qué..	2 00
3422	1er " ..	Daniel O'Donnell.....	"	Belleville, Ont..	Belleville, Ont	2 00
3423	1er " ..	James Clark	"	Little-Current, Ont.....	R.-des-Franç.O	2 00
3424	10 " ..	Ludger Cyr.	"	Val-des-Bois, Ont.....	N.D.duLaus,Q	2 00
3425	10 " ..	Frederick W. Calbick. .	" . .	Vancouver, C.-B	Vancouver,CB	2 00
3426	10 " ..	Geo. Morris Beecher.....	"	Brockville, Ont.....	Brockville, Ont	2 00
3427	10 " ..	John James Coones...	" .. .	Bridge-North, Ont	Kingston, Ont.	2 00
3428	10 " ..	Alcime Baudet.....	3e classe.....	St-Jean, Qué..... ..	Sorel, Qué	5 00
3429	10 " ..	Wm. H. Carefoot.....	3e "	Collingwood, Q.....	Toronto, Ont..	5 00
3430	10 " ..	Calixte C. Berlinguette...	3e "	Quyon, Qué..... .. .	Quyon, Qué...	5 00
3431	10 " ..	Regis Cucrier.....	3e "	Bristol, Qué..... .	Arnprior, Ont.	5 00
3432	10 " ..	Walter Harris..	4e "	Victoria, C.-B.....	Victoria, C.-B	5 00
3433	22 " ..	George R. McDonald.....	3e " .. .	Owen-Sound, Ont... ...	Toronto, Ont..	5 00
3434	22 " ..	Donald Todd.....	3e "	Vancouver, C.-B	Vancouver,CB	5 00
3435	22 " ..	Victor A. Eckstein.....	4e "	Esquimault, C.-B..	Victoria, C.-B	5 00
3436	22 " ..	Frederic M Young	Temporaire...	Young's-Point, Ont.	Kingston, Ont.	2 00
3437	22 " ..	Henry D. Hornibrook	"	Victoria, C.-B.....	Victoria, C.-B	2 00
3438	22 " ..	Robert Watson.....	"	St-Roch, Qué.....	Québec, Qué..	2 00

ANNEXE N° 13.

RELEVÉ du bétail expédié du port de Montréal durant les mois suivants de l'année 1903.

MAI.

N°	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons.	Bestiaux.	Total du bétail.	Chevaux.	Foin pour nourriture.	Grain pour nourriture.	Nombre d'hommes.
	1903.							Liv.	Liv.	
1	4 mai..	Lake Champlain.	Liverpool ..	.....	...	530	....	.....	.....	21
2	8 " ..	Corinthian.....	" ..	.....	....	738	....	.....	.....	30
3	10 " ..	Salacia.....	Glasgow....	.....	....	691	18	.....	.....	28
4	11 " ..	Sarmatian	"	.....	....	697	...	.....	.....	28
5	13 " ..	Monarch.....	Londres.....	317	....	875	..	.....	.....	36
6	14 " ..	Ruthlin Head...	Belfast.	.....	....	.....	3	.....	.....	1
7	14 " ..	Fremona.....	Londres.....	.....	....	301	....	.....	.....	12
8	14 " ..	Turcoman.....	Liverpool ..	.....	....	633	....	.....	.....	25
9	15 " ..	Alcides	Glasgow....	.....	....	584	17	.....	.....	26
10	15 " ..	Montrose.....	Bristol et Liverpool ..	....	251 821	1,072	....	.....	.....	43
11	16 " ..	Lake Erie.....	Liverpool ..	.....	...	550	..	.....	.....	22
12	16 " ..	Concordia.....	Glasgow....	.....	....	540	....	.....	.....	22
13	16 " .	Orcadian...	Londres.....	.....	....	397	....	.....	.....	16
14	17 " ..	Manr. Trader....	Manchester.	.....	....	408	....	.....	.....	16
15	19 " ..	Monterey	Liverpool et Bristol	....	709 349	1,058	....	.....	.....	43
16	20 " ..	Manxman.....	Liverpool ..	.....	....	503	....	.....	.....	20
17	20 " ..	Devona.....	Londres.....	131	....	523	....	.....	.....	22
18	22 " ..	Sardinian.....	Glasgow....	.....	..	468	....	.....	.....	19
19	23 " ..	Monte Videan ..	Londres.....	148	....	388	....	.....	.....	16
20	24 " ..	Manr. Commerce.	Manchester.	.....	...	513	...	.....	.....	21
21	24 " ..	Marina	Glasgow ...	.....	....	892	19	.....	.....	37
22	24 " ..	Mount Royal. ...	Londres.....	160	....	1,094	....	.....	.....	44
23	24 " ..	Hungarian.....	Liverpool ..	.....	....	588	....	.....	.....	24
24	28 " ..	Cervona.....	Londres.....	.....	....	568	....	.....	.....	23
25	28 " ..	Toronto	"	.....	....	620	....	.....	.....	24
26	29 " ..	Kastalia.....	Glasgow ...	.....	....	710	19	.....	.....	28
27	29 " ..	Roman.....	Liverpool ..	576	....	892	...	.....	.....	38
28	30 " ..	Mount Temple...	" ..	.....	...	1,361	....	.....	.....	54
29	30 " ..	Monteagle ...	Bristol et Liverpool ..	....	...	1,087	...	.....	.....	44
30	30 " ..	Sicilian..	Liverpool ..	.....	....	690	16	.....	.....	29
31	31 " ..	Michigan.....	Londres.....	.....	....	660	....	.....	.....	26
32	31 " ..	Manchester City.	Manchester.	.....	....	873	....	.....	.....	35
33	31 " ..	Ottoman.....	Liverpool ..	958	....	1,020	....	.....	.....	43
		Total pour mai.	.....	2,290	...	22,778	92	5,908,907	1,817,059	926

TOTAL des expéditions de bétail depuis l'année 1903, comme suit :—

N°	——	Moutons.	Bétail.
29	Même date 1902.....	536	10,090
36	" 1901.....	8,454	11,332
31	" 1900.....	2,314	11,426
36	" 1899.....	3,365	12,983
46	" 1898.....	309	15,563

POPE ET DELORME,
Inspecteurs.

MONTRÉAL, 1er juin 1903.

RELEVÉ du bétail expédié du port de Montréal, etc.—*Suite.*

JUIN.

N.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons.	Bestiaux.	Chevaux.	Foin pour nourriture.	Grain pour nourriture.	Nombre d'hommes.
	1903.								
35	3 juin..	Hurona	Londres		563				22
36	4 " ..	Lake Champlain	Liverpool		530				21
37	4 " ..	Birmingham	Londres	162	250				11
38	5 " ..	Pomeranian	Glasgow		614				25
39	5 " ..	Tritonia	Liverpool	485	863				37
40	5 " ..	Bellona	New Castle		338				13
41	6 " ..	Pretorian	Liverpool		389				15
42	6 " ..	Livonian	Londres	276	769				32
43	7 " ..	Yola	"	46	298				11
44	7 " ..	Kildona	"		293				12
45	10 " .	Norwegian	Glasgow		650				26
46	11 " ..	Lord Tweigh	Cardiff	320	326				14
47	11 " ..	Tampican	Liverpool	265	648				27
48	11 " ..	Manr. Importer	Manchester	584	507				23
49	12 " ..	Lake Michigan	Liverpool		1,391				52
50	12 " ..	Escalona	New Castle		303				13
51	13 " ..	Lakonia	Glasgow	288	803	18			34
52	14 " ..	Iona	Londres		572				23
53	16 " ..	Indiana	"	172	250				17
54	17 " ..	Iberian	Liverpool	216	539				22
55	17 " ..	Corinthian	Glasgow		714	17			29
56	18 " ..	Lake Erie	Liverpool		538				22
57	19 " ..	Alcides	Glasgow		612				24
58	19 " ..	Montrose	Liverpool		1,081				44
59	20 " ..	Kensington	"			1			1
60	20 " ..	Milwaukee	Londres	912	928				44
61	21 " ..	Mexican	"		392				16
62	23 " ..	Turcoman	Liverpool		642				25
63	23 " ..	Concordia	Glasgow		542				21
64	24 " ..	Fremona	Londres	142	508				21
65	24 " ..	Buenos Ayrean	Glasgow		756				30
66	24 " ..	Lord Lansdowne	Cardiff		223				9
67	25 " ..	Orcadian	Londres		492				20
68	26 " ..	Salacia	Glasgow		708	16			29
69	27 " .	Montcalm	Bristol		1,067				43
70	28 " ..	Devona	Londres	171	553				23
71	28 " ..	Manr. Trader	Manchester	448	405				18
72	28 " ..	Indian	Liverpool		850				34
		Expédié en juin		4,487	21,817	52	5,690,750	1,757,162	903
		Expéditions antérieures		2,290	22,778	92	5,968,907	1,817,059	926
		Total par jour		6,777	44,595	144	11,599,657	3,574,221	

TOTAL des expéditions de bétail depuis l'année 1903, comme suit :—

N°	——	Moutons.	Bestiaux.	Chevaux.
59	Même date, 1902	8,277	20,243	237
67	" 1901	16,465	22,395	486
67	" 1900	7,131	25,377	1,399
75	" 1899	11,835	28,837	1,553
85	" 1898	2,682	28,899	2,894

POPE ET DELORME,
Inspecteurs.

MONTRÉAL, 30 juin 1903.

RELEVÉ du bétail expédié du port de Montréal, etc.—*Suite.*

JUILLET.

No	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons.	Bestiaux.	Total.	Chevaux.	Foin pour nourriture.	Grain pour nourriture.	Nombre d'hommes.
	1903.									
73	1er juillet.	Sardinian.. ...	Glasgow....	.....	....	468	....	.....	.....	19
74	1er " ..	Montreal.....	Londres ..	1,852	....	882	....	.....	.....	44
75	2 " ..	Montevidean	"	.....	....	406	....	.....	.....	16
76	3 " ..	Marina.....	Liverpool...	.....	....	916	....	.....	.....	39
77	3 " ..	Man. Commerce.	Manchester.	723	...	523	....	.....	.....	24
78	3 " ..	Mount Temple...	Liverpool...	848	....	1,256	...	.....	.....	54
79	4 " ..	Monteagle.....	Liverpool ..	.....	358	949	...	.....	.....	38
			Bristol. ...	.....	591					
80	4 " ..	Cervona	Londres....	.....	....	589	..	.....	.....	23
81	4 " ..	Manxman.....	Liverpool...	.....	....	521	....	.....	.....	21
82	5 " ..	Mount Royal....	Londres....	2,201	...	827	....	.....	.....	43
83	8 " ..	Sicilian.....	Glasgow....	.....	....	680	....	.....	.....	28
84	9 " ..	Lake Champlain..	Liverpool...	.....	....	532	....	.....	.....	21
85	9 " ..	Kastalia	Glasgow...	.....	...	726	....	.....	.....	29
86	10 " ..	Man. City.....	Manchester.	590	....	774	2	.....	.....	34
87	11 " ..	Pretorian.....	Liverpool...	.....	....	386	...	.....	.....	15
88	11 " ..	Monterey.....	" ...	.....	689	1,043	....	.....	.....	41
			Bristol.	.....	354					
89	11 " ..	Ottoman.....	Liverpool...	800	..	1,002	1	.....	.....	42
90	11 " ..	Jacona	New-Castle.	.....	....	244	...	.....	.....	10
91	11 " ..	Hurona	Londres....	282	....	529	....	.....	.....	22
92	14 " ..	Monmouth	"	1,734	....	381	...	.....	.....	23
93	15 " ..	Hungarian.....	Glasgow....	.....	....	579	10	.....	.....	24
94	16 " ..	Tritonia	Liverpool...	598	....	859	....	.....	.....	37
95	17 " ..	Lake Michigan..	" ..	599	....	876	...	.....	.....	38
96	18 " ..	Kildona.....	Londres....	184	....	269	...	.....	.....	12
97	18 " ..	Montfort	Liverpool...	281	635	993	....	.....	.....	40
			Bristol		350					
98	21 " ..	Livonian	Londres....	720	....	555	...	.....	.....	26
99	22 " ..	Corinthian. ...	Glasgow ..	.....	...	571	...	.....	.....	23
100	3 " ..	Iberian.	Liverpool...	214	....	539	1	.....	.....	23
101	23 " ..	Lake Erie.....	" ..	.....	....	540	....	.....	.....	23
102	24 " ..	Montezuma.. ...	Londres....	1,924	...	959	....	.....	.....	51
103	25 " ..	Montrose.....	Liverpool...	.....	545	985	..	.....	.....	36
			Bristol.	.....	350					
104	25 " ..	Iona.....	Londres....	444	...	520	2	.....	.....	23
105	29 " ..	Pomeranian.. ..	Glasgow...	.....	....	616	....	.....	.....	*25
106	29 " ..	Lord Iveigh.....	Cardiff.....	157	...	360	....	.....	.....	15
107	30 " ..	Alcides.....	Glasgow....	160	....	592	....	.....	.....	24
108	23 " ..	Escalona	New-Castle.	.....	....	240	....	.....	.....	9
109	26 " ..	Lakonia.....	Glasgow....	.....	....	793	29	.....	.....	34
110	31 " ..	Bellona..	New-Castle.	.....	....	273	....	.....	.....	9
111	31 " ..	M. Corporation	Liverpool...	.....	200	712	....	.....	.....	28
			Manchester.	.....	512					
112	31 " ..	Concordia.....	Liverpool...	.....	....	538	....	.....	.....	21
		Total pour juillet.....		14,311	....	25,903	45	6,939,180	2,210,272	1,105
		Expéditions antérieures		6,777	....	44,595	144	11.599,657	3,574,221	1,829
				21,088	....	70,498	189	18,538,837	5,784,493	2,934

TOTAL des expéditions de bétail depuis l'année 1902, comme suit :—

No	—	Moutons.	Bestiaux.	Chevaux.	Numéro	—	Moutons.	Bestiaux.	Chevaux.
90	Même date, 1902....	16,273	30,532	313	114	Même date, 1899....	19,393	43,526	2,353
98	" 1901....	25,781	32,742	718	132	" 1898 ...	7,893	44,885	3,665
103	" 1900 ...	13,259	39,812	1,651					

* Gouvernail brisé en quittant le quai ; bétail transbordé sur le *Pomeranian* le 31 juillet.

MONTRÉAL, 1er août 1903. POPE ET DELORME, *inspecteurs.*

RELEVÉ du bétail expédié du port de Montréal, etc.—*Suite.*

AOUT.

N°	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons.	Bestiaux.	Total du bétail.	Chevaux.	Foin pour nourriture.	Grain pour nourriture.	Nombre d'hommes.
	1904.									
113	1er août..	Montcalm.....	Bristol.. ...	.....	....	992	..	.....	.....	38
114	1er " ..	Milwaukee	Londres	1449	....	781	....	.....	.....	37
115	1er " ..	Fremona.....	"	.....	....	532	....	.....	.....	21
116	2 " ..	Toronto.....	"	.....	...	599	....	.....	.....	24
117	3 " ..	Turcoman.....	Liverpool...	507	....	588	....	.....	.....	25
118	5 " ..	Sardinian.....	" ...	.....	....	500	....	.....	.....	20
119	5 " ..	Birmingham. ...	Londres .. .	.....	....	278	....	.....	.....	11
120	6 " ..	Salacia..... ...	Glasgow....	12	....	719	....	.....	.....	29
121	7 " ..	Mount Temple...	Liverpool...	.....	....	1003	..	.....	.....	39
122	7 " ..	Orcadian.....	Londres	500	....	498	....	.....	.....	22
123	7 " ..	Manr. Trader....	Manchester.	446	....	391	....	.....	.....	17
124	8 " ..	Devona.....	Londres	.....	....	565	...	.....	.....	23
125	8 " ..	Monteagle	Liverpool... / Bristol..	..... /	635 / 250	885	. .	.....	.....	33
126	9 " ..	Pomeranian.....	Liverpool...	.....	....	490	....	.....	.....	20
127	11 " ..	Montevidean.....	Londres	181	....	385	....	.....	.....	16
128	12 " ..	Sicilian....	Glasgow ...	.....	....	725	...	.....	.....	29
129	13 " ..	Lake Champlain.	Liverpool...	.....	....	522	....	.....	.....	21
130	13 " ..	Marina.....	. ...	152	....	776	16	.....	.....	32
131	14 " ..	Indiana.....	Londres	400	....	250	....	.....	.....	12
132	15 " ..	Cervona.....	"	.....	. .	574	....	.....	.....	23
133	15 " .	Pretorian	Liverpool...	.....	....	373	....	.....	.....	15
134	15 " ..	Manxman	" ...	162	....	500	....	.....	.....	20
135	16 " ..	Montreal.....	Londres	1291	....	871	....	.....	.....	41
136	29 " ..	Lord Landsdowne	Cardiff.. ...	159	....	206	...	.....	.....	8
137	19 " ..	Hungarian.....	Liverpool...	.....	....	570	17	.....	.....	24
138	20 " ..	Kastalia.....	Glasgow....	.....	.	726	....	.....	.....	29
139	21 " ..	Lake Michigan..	Liverpool...	.....	....	896	....	.....	.....	36
140	21 " ..	Manr. City...	Manchester. / Liverpool...	1061	444 / 427	871	...	.....	.....	40
141	22 " ..	Hibernian.....	Londres	.....	....	633	...	.....	.....	25
142	22 " ..	Mount Royal...	"	363	.. .	978	...	.....	.....	40
143	22 " ..	Hurona.....	"	285	...	536	1	.....	.....	23
144	23 " ..	Montfort.....	Liverpool... / Bristol.. ...	..... /	572 / 251	823	....	.....	.....	33
145	26 " ..	Corinthian	Glasgow..	.....	....	738	....	.....	.....	29
146	26 " .	Aboukir.....	Londres	.....	....	125	....	.....	.....	5
147	37 " ..	Lake Erie.....	Liverpool...	.....	....	525	....	.....	.....	21
148	27 " ..	Tritonia	" ...	327	.. .	812	....	.....	.....	34
149	29 " ..	Iberian.....	" ...	235	...	541	...	.....	.....	23
150	29 " ..	Kildona	Londres	.....	...	296	..	.....	.....	11
151	30 " ..	Monmouth...	Liverpool... / Bristol.....	..... /	330 / 250	580	....	.....	.....	22
		Total pour août..	.....	7,521	2274	23,653	34	6,341,150	1,721,694	971
		Exp. antérieures .	.....	21,088	....	70,498	189	18,538,837	5,784,493	2,934
		Total jusquà date.	.....	28,609	....	94,151	223	24,879,987	7,506,187	3,905

TOTAL des expéditions de bétail depuis l'année 1899, comme suit :—

N°	——	Moutons.	Bestiaux.	Chevaux.
123	Même date, 1902.....	21,256	43,340	354
131	" 1901..... ...	31,387	45,239	848
147	" 1900.....	16,395	56,498	2,242
152	" 1899	30,810	56,240	3,143

RELEVÉ du bétail expédié du port de Montréal, etc.—*Suite.*

SEPTEMBRE.

N°	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons.	Bestiaux.	Total.	Chevaux.	Foin pour nourriture.	Grain pour nourriture.	Nombre d'hommes.
152	2 sept.	Buenosayrean	Glasgow			749				30
153	3 "	Lakonia	"			832	11			34
154	4 "	Montrose	Liverpool Bristol		800 250	1,050				42
155	5 "	Iona	Londres	316		532				21
156	9 "	Sardinian	Glasgow			506				20
157	9 "	Man. Importer	Manchester	397		512				22
158	10 "	Concordia	Liverpool			540				22
159	10 "	Alcides	"	286		550				23
160	10 "	Orcadian	Londres			549				22
161	10 "	Montezuma	"	1,394		1,027				47
162	11 "	Mount Temple	Liverpool			1,220	7			48
163	12 "	Turcoman	"			640				24
164	12 "	Fremona	Londres	399		427				18
165	13 "	Jacona	New-Castle			255				9
166	13 "	Montcalm	Liverpool Bristol	148	807 232	1,039				42
167	13 "	Man. Corporation	Manchester			664				27
168	17 "	Lake Champlain	Liverpool			519				21
169	17 "	Salacia	Glasgow			597				24
170	17 "	Sicilian	Liverpool			723	2			29
171	18 "	Milwaukee	Londres	953		834	1			37
172	19 "	Pretorian	Liverpool			387				16
173	20 "	Montevidean	Londres			485				19
174	20 "	Devona	"			565				22
175	20 "	Monteagle	Liverpool Bristol		751 252	1,003				40
176	24 "	Hungarian	Glasgow			593				24
177		Man. Commerce	Manchester	1,085		547				26
178		Man. Engineer	Londres	900		192				12
179	25 sept.	Marina	Glasgow			671				27
180		Lake Michigan	Liverpool			891				36
181	26 sept.	Monarch	Afrique-Sud			190	1			8
182	27 "	Cervona	Londres	440		521				23
183		Toronto	"			600				24
184		Montford	Liverpool Bristol		747 250	997				40
185		Manxman	Liverpool			521				20
186	30 sept.	Montreal	Londres	315		988				41
		Total pour septembre		6,633		22,916	22	6,624,865	1,379,350	940
		Expéditions antérieures		28,609		94,151	223	24,879,987	7,506,187	3,905
		Total jusqu'à date		35,242		117,067	245	31,504,852	8,885,537	4,845

TOTAL des expéditions de bétail depuis l'année 1899, comme suit :—

N°	——	Moutons.	Bestiaux.	Chevaux.
156	Même date, 1902	31,364	54,912	418
161	" 1901	35,688	57,754	959
184	" 1900	23,686	70,216	2,421
185	" 1899	43,758	65,496	3,695

POPE ET DELORME,
Inspecteurs.

MONTRÉAL, 30 septembre 1903.

RELEVÉ du bétail expédié du port de Montréal, etc.—*Suite.*

OCTOBRE.

N°	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons.	Bestiaux.	Total.	Chevaux.	Foin pour nourriture.	Grain pour nourriture.	Nombre d'hommes.
	1903.									
187	1er oct.	Pomeranian	Glasgow			489				23
188		Hibernian	Londres			596				24
189		Lake Erie	Liverpool			520				21
190		Manchester City	Manchester	899		607				28
191	3 oct.	Kastalia	Glasgow			465	16			19
192		Hurona	Londres	1,058		437				22
193	4 oct.	Lord Lansdowne	Cardiff	155		206				8
194		Monmouth	Bristol	230		180				8
195	7 oct.	Birmingham	Londres	150		270				12
196	8 "	Corinthian	Glasgow			519				22
197		Tritonia	Liverpool			461				18
198	10 oct.	Mt. Royal	Londres	1,280		856				40
199		Kildona	"	708		211				11
200		Ottoman	Liverpool	718		821				36
201	11 oct.	Man. Shipper	Manchester			402				16
202		Montrose	Bristol et Liverpool		180 741	921				37
203	14 oct.	Sardinian	Glasgow			400				16
204	15 "	Lakonia	"			437	13			18
205	16 "	Mt. Temple	Liverpool			770				31
206		Montcalm	Bristol et Liverpool		180 321	501				20
207	17 oct.	Ontarian	Liverpool			459				19
208		Iona	Londres	1,369		308				19
209	18 oct.	Concordia	Liverpool			539				22
210	22 "	Alcides	Glasgow			286				11
211	22 "	Lake Champlain	Liverpool			319				13
212		Sicilian	Glasgow			535				21
213		Orcadian	London	1,216		116				10
214		Manr. Corporat'on	Manchester			325				13
215	24 oct.	Turcoman	Liverpool			642				25
216		Pretorian	"			300				12
217	25 oct.	Montezuma	Londres	1,276		557				28
218		Fremona	"	1,500		298				18
219		Monteagle	Bristol et Liverpool		399 180	579				23
220	28 oct.	Aboukir	Londres			300				12
221	29 "	Hungarian	Liverpool			360				14
222	30 "	Salacia	Glasgow			366				14
223		Lake Michigan	Liverpool			465				19
224		Devona	Londres	1,267		411	3			22
225	31 oct.	Montevidean	"	1,350		252				16
226		Wyandotte	C. Town, S. A			112	64			8
		Total pour octobre		13,376		17,598	96	5,540,170	1,096,523	769
		Expédit. antérieures		35,242		117,067	245	31,504,852	8,885,537	4,855
		Total jusqu'à date		48,418		134,662	341	37,045,022	9,982,060	5,624

TOTAL des expéditions de bétail depuis l'année 1899, comme suit :—

N°	——	Moutons.	Bestiaux.	Chevaux.
181	Même date, 1902	38,561	64,808	458
190	" 1901	41,415	67,704	1,160
217	" 1900	29,413	81,976	2,710
215	" 1899	52,605	75,373	4,452

POPE ET MORGAN,
Inspecteurs.

MONTRÉAL, 31 octobre 1903.

RELEVÉ du bétail expédié du port de Montréal, etc.—*Suite.*

NOVEMBRE.

N°	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons.	Bestiaux.	Total du bétail.	Chevaux.	Foin pour nourriture.	Grain pour nourriture.	Nombre d'hommes.
	1903.									
227	4 nov....	Milwaukee	Londres....	2,351	....	595	....	.....	.....	34
228	5 " . .	Pomeranian.....	Glasgow....	.....	....	492	....	.....	.....	20
229	5 "	Man. Commerce..	Manchester.	451	....	326	....	.....	.....	16
230	5 "	Lake Erie.....	Liverpool...	.....	....	200	....	.....	.....	8
231	5 "	Montfort.....	Livpl.-Brist.	*444	355 180	535	....	.....	.....	23
232	6 " ...	Marina..	Liverpool...	.....	....	610	....	.....	.....	25
233	7 "	Manxman.....	" ...	.....	....	522	....	.....	.....	21
234	7 "	Cervona.....	Londres....	1,425	....	394	....	.....	.....	23
235	12 "	Hibernian.....	Liverpool . .	.....	....	358	....	.....	.....	14
236	12 "	Montreal.....	Londres...	1,059	....	514	....	.....	.....	26
237	12 " ...	Kastalia	Glasgow....	13	...	426	....	.....	.....	17
238	13 "	Lord Lansdowne.	Cardiff.....	140	....	205	....	.....	.....	9
239	14 "	Corinthian.	Liverpool . .	.....	....	513	17	.....	.....	21
240	14 "	Roman.....	" ...	1,150	....	701	....	.....	.....	33
241	14 "	Hurona...	Londres....	613	....	494	....	.....	.....	23
242	15 "	Monmouth.....	" ...	733	....	292	....	.....	.....	15
243	17 " ...	Montrose..... ..	Livpl. Brist.	756	301 137	438	....	.....	.....	21
244	18 "	Sardinian.....	Glasgow .	.....	....	387	....	.....	.....	15
245	18 "	Tritonia.....	Liverpool . .	.....	....	449	12	.....	.....	19
246	19 " .. .	Bellona.....	" ..	.. ..	....	278	....	.....	.....	11
247	19 "	Man. City. . .	Manchester.	75	....	335	....	.....	.....	14
248	20 "	Ottoman.....	Liverpool . .	930	....	384	....	.....	.....	20
249	21 "	Brazilian.....	Londres...	615	....	388	....	.....	.....	18
250	21 " ...	Mount Temple...	" ...	994	....	518	....	.....	.....	15
251	22 "	Lakonia.	Liverpool . .	.....	...	452	....	.....	.....	18
252	22 "	Man. Importer...	Manchester.	.. ..	....	260	....	.....	.....	10
253	22 "	Kildona.....	Londres....	161	....	280	....	.....	.....	12
254	23 "	Montcalm.....	Liverpool . .	689	....	548	....	.....	.....	25
255	23 "	Milville.....	Cape-Town..	.....	...	182	3	.....	.....	8
256	24 "	Ontarian.....	Liverpool . .	.....	....	460	....	.....	.....	19
		Total pour novembre.....		12,599	....	12,536	32	4,265,143	849,650	563
		Expéditions antérieures..		48,418	....	134,665	341	37,045,022	9,982,060	5,624
		Total pour l'année 1903...		61,017	....	147,201	373	41,310,165	10,831,710	6,187

TOTAL des expéditions du bétail depuis l'année 1892.

N°	———	Moutons.	Bestiaux.	Chevaux.
214	Année 1902.....	45,830	77,156	549
214	" 1901.....	54,538	73,791	1,338
248	" 1900.....	34,838	92,180	2,833
239	" 1899.....	58,277	81,804	4,739
298	" 1898.....	34,991	99,189	5,283
304	" 1897.....	60,638	117,247	10,051
242	" 1896.....	76,520	96,448	10,421
224	" 1895.....	210,607	94,972	13,303
229	" 1894.....	137,780	88,635	5,623
235	" 1893.....	3,743	83,322	16,666
260	" 1892.....	15,914	98,731	1,739

* Liverpool, 141 moutons; Bristol, 303 moutons.

POPE ET DELORME,
Inspecteurs.

RELEVÉ du bétail expédié du port d'Halifax, N.-E., pendant le mois de décembre 1902.

N°	Date.	Steamer.	Destination.	Gras.	Total.	Foin pour nourriture.	Grain pour nourriture.	Nombre d'hommes.
	1902.							
20	24 déc.....	Peruvian.....	Liverpool.....	260	260	64,100	20,800	10

RELEVÉ du bétail expédié du port d'Halifax, N.-E., pendant l'année 1903.

N°	Date 1903.	Steamer.	Destination.	Moutons.	Bestiaux, gras.	Total, bestiaux.	Bestiaux perdus.	Chevaux expédiés.	Foin pour nourriture.	Grain pour nourriture.	Nombre d'hommes.
	1903.										
1	15 janv...	Tritonia....	Liverpool et Glasgow.	426	611	611	.....	16	179,040	47,921	26
2	6 fév	Peruvian ...	Liverpool...	.....	211	211	.....	.....	68,800	9,000	8
3	10 "	Florence ...	Londres....	.....	.....	.....	.....	1	255	220	1
4	16 "	Lake Erie...	Liverpool...	.....	147	147	.....	.....	38,661	11,025	6
5	4 mars...	Tritonia....	" ...	.....	331	331	1	....	92,680	26,480	14
6	26 " ...	Peruvian ...	" ...	.....	277	277	.....	.....	77,325	22,200	11
7	10 avril...	Kastalia....	Glasgow....	.....	725	725	.....	.....	175,800	57,800	29
8	2 mai....	Peruvian ...	Liverpool...	.....	281	281	4	.....	67,825	28,000	11
9	10 juin...	" ...	" ...	.....	305	305	.....	.....	75,865	24,000	12
10	22 juillet..	" ...	" ...	.....	305	305	3	.....	75,216	24,000	12
11	5 sept ...	" ...	" ...	.....	305	305	.....	.....	76,285	24,400	13
12	30 nov....	Pretorian..	" ...	.....	*358	358	.....	.....	79,138	28,600	14
				426	3,856	3,856	8	17	1,006,880	303,646	157

* 88 provenant des Etats-Unis.

DAVID HUNTER, *gardien du port.*

RELEVÉ du bétail expédié du port de Charlottetown durant les mois suivants, 1903.

OCTOBRE.

N°	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons.	Bestiaux, gras.	Foin pour nourriture.	Grain pour nourriture.	Nombre d'hommes.
	1903.							
6	16 oct....	Manchester Shipper.....	Manchester...	283	4	70 ballots.	5 sacs.	
6	16 "	"	" ...	.....	.....	30 bois., Navets.	Grain.	3

NOVEMBRE.

6	28 nov....	Manchester Engineer....	Manchester...	1,645	6	12 ton.	18 sacs.	4
6	28 "	" ...	" ...	.....	.....	.....	Grain.	

H. P. WELSH, *inspecteur.*

RELEVÉ des expéditions de bétail du port de Saint-Jean, N.B., durant la saison de 1902 et 1903.

Date.	Moutons.		Bestiaux.				Chevaux.		Foin pour nourriture.	Grain pour nourriture.	Nombre d'hommes.
	Expédiés.	Perdus.	Gras.	D'engraissem't.	Total.	Perdus.	Expédiés.	Perdus.			
Décembre 1902.	3,306	28	4,557	194	4,751	16	34	....	1,351,665	325,806	204
Janvier 1903...	3,846	65	4,975	155	5,130	28	1	....	1,462,150	406,754	219
Février 1903...	4,149	164	7,150	99	7,249	47	33	.....	2,024,460	626,696	316
Mars 1903.....	1,861	76	6,795	140	6,935	58	31	...	1,945,355	594,500	290
Avril 1903.....	124	3	6,225	55	6,280	49	....	.....	1,626,145	504,020	252
Juillet 1903....	.....	.....	1,234	....	1,234	2	...	.....	365,735	90,190	49
Novembre 1903	564	.....	482	....	482	1	.....	....	147,940	28,400	23
Décembre 1903.	5,460	117	5,040	352	5,392	25	16	.....	1,753,070	532,976	247
	19,310	448	36,458	995	37,453	206	115	....	10,676,520	3,109,252	1,600

F. J. HARDING,

RELEVÉ des bestiaux et moutons expediés à Québec durant l'année 1903.

Mois.	Steamer.	Bestiaux.	Moutons.
30 avril....	Iberian	527	....
10 mai.....	Manhattan	770	...
20 "	European	800	....
26 "	Austriana	197	....
5 juin.. . .	Manchester Engineer..	288	....
5 "	American	900	....
18 juill.....	Manhattan	875	1,266
25 "	Manchester Engineer	292	....
30 " ...	European	333	....
2 août.....	Austriana	237	....
8 "	Tampican	574	608
16 "	Manchester Engineer	533	355
22 "	American	350	443
28 "	Manchester Shipper	513	....
17 sept.....	Alexandrian	430	....
14 oct.....	Tampican	249	621
21 "	Indiana	266	155
30 "	Virginian	230	....
15 nov.....	Alexandrian	220	....
21 "	Ottoman	248	....
6 déc.....	Toronto	300	....
		9,132	3,448

ANNEXE N° 14.

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc., au Canada.

EN AMONT DE MONTRÉAL.

Nom.	Poste.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Armstrong, John	Rivière Kaministiquia	28 avril 1894	250 00
Alexander, Andrew	Ile de l'Agneau	26 " 1897	*400 00
Allard, Michel	Lac Saint-Louis, phare flottant n° 3	3 juin 1901	300 00
Baechler, F	Rivière-du-Sud	2 juillet 1903	80 00
Baker, Henry F	Ile Clapperton	2 déc. 1895	350 00
Boyd, Robert P.	Haut-fond de Cole	9 avril 1884	250 00
Boyd, Wm. S	Ile Griffith	14 mai 1889	350 00
Butler, Silas L	Port-Dover	15 juillet 1897	300 00
Baxter, Wm. I	Ile Brebeuf	23 nov. 1885	375 00
Beaulieu, Octave	Pointe à Cadieux	26 juillet 1892	150 00
Boucher, François	Ile Aylmer	17 nov. 1882	175 00
Bamford, Robert	Ile Bamford	21 juin 1888	250 00
Bertrand, Félix	Lac Coulonge	16 mars 1885	100 00
Boyd, Wm. M	Kagawong	13 avril 1893	72 00
Boyter, A. B	Ile Etroite	3 janv. 1898	250 00
Boyter, David	Petit-Courant	22 avril 1902	350 00
Brown, Adam	Rocher-Rouge	25 mai 1899	450 00
Ball, J. H	Ile Manitouline, feu et signal de brume	7 " 1900	600 00
Black, W. H	Feux d'alignement de Kingsville	27 juill. 1902	150 00
Borrow, Mrs. E. B	Rivière des Français	30 janvier 1903	500 00
Campbell, Thos	Burlington-Beach	1er avril 1875	350 00
Collins, Allen	Ile du Chrétien	25 mars 1891	435 00
Cross, Manly R	Gananoque Narrows et haut-fond Jack Straw	25 août 1896	480 00
Campbell, Robert	Goderich	9 juin 1886	400 00
Craig, Wm	Cap du Tonnerre	17 mai 1892	600 00
Cook, Seldon B	Feu d'alig. et signal de brune de Longue Pointe	9 juin 1897	700 00
Campbell, John	Pointe McTavish	18 nov. 1896	100 00
Clark, Sarah	Ile Nottawasaga	— janvier 1903	500 00
Crevier, Dolphis	Pointe-Claire	11 mai 1888	200 00
Cartier, H. J	Rivière Thames	19 oct. 1884	425 00
Cooper, John	Port-Arthur	14 " 1882	300 00
Cosgrove, George	Ile Victoria, lac Supérieur	14 nov. 1889	350 00
Columbus, Christopher	Penetanguishene et île au Whiskey	18 mars 1893	300 00
Conover, Forrest H. C	Leamington	24 avril 1883	150 00
Cox, John	Ile Morrison ou Hawley	22 juin 1887	100 00
Chabot, Joseph	Papineauville, feux d'alignement	17 " 1897	100 00
Connors, Frank	Pointe Plaisante	13 oct. 1898	200 00
Chase, H. J	Baie Weller	4 nov. 1898	150 00
Crespin, Vital	Lac Saint-Louis, phare flottant n° 2	3 juin 1901	300 00
Casgrain, Mrs. Kate	Feu à gaz de la Pointe Stonehouse	29 mai 1903	36 00
Currie, Archibald	Tobermory	12 oct. 1903	250 00
Cowan, Thomas M	Batture de l'île du Ceif	3 nov. 1903	150 00
Chapman, Richard	Feu et signal de brume du Cap Croker	13 " 1902	650 00
Daviau, Joseph	Pointe Corbay	27 mai 1890	350 00
Durnan, George	Pointe Gibraltar	31 " 1854	625 00
Daviau, Hyacinthe	Ile Michipicoten	1er juill. 1881	400 00
Doaust, Dosithée	Pointe McKie	21 sept. 1893	175 00
Davis, John H	Ile Pigeon	16 mai 1896	350 00
Dick, Andrew	Pointe Porphyre	10 août 1880	400 00
Dutcher, Samuel	Meaford	7 mai 1877	150 00
Darling, Thomas	Baie du Sud-est	1er juillet 1890	60 00
Dixon, Joseph G	Rosseau	21 " 1890	100 00
Deault, Alphonse	Feux de Beauharnois	14 avril 1903	‡200 00

*Allocation $10. †Allocation $100. ‡Allocation $60.

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

EN AMONT DE MONTRÉAL—*Suite.*

Nom.	Poste.	Quand nommé.		Salaire.
				$ c.
Demers, Wilbrod	Ile au Caribou, feu et signal de brame	10 mai	1899	800 00
Dulmage, Dorland	Faux Canards	19 "	1903	350 00
Ead, Mde C	Port-Stanley	— août	1890	300 00
Felan, Maurice	Oakville, jetée	28 avril	1894	150 00
Fortier, David H. A	Port-Colborne, feu d'alig. et signal de brume	11 "	1865	550 00
Fellowes, W. R	Havre Rondeau	18 déc.	1888	350 00
Filiatreault, Thomas	Coteau-Landing	27 mai	1890	140 00
Fraser, John	Pointe du Moulin-à-Vent	13 déc.	1901	180 00
Fortier, Théodore	Passage Pelée, lac Erié, feu et sifflet d'alarme	31 sept.	1902	250 00
Gloude, Benjamin	Dorval	7 sept.	1872	300 00
Gillespie, Wm	Ile aux Loups	16 mars	1885	250 00
Gauthier, Charles	Saint-Placide	6 mai	1874	140 00
Gordon, Robert	Cobourg	16 "	1883	180 00
Griffith, Alfred H	Tombeau du Géant	17 sept.	1898	250 00
Gourley, John, jr	Manitowaning	3 juillet	1900	150 00
Gilbert, Philip	Wiarton, poteau-phare	5 sept.	1902	75 00
Hackett, Mde A	Bois-Blanc	27 juin	1901	435 00
Hamilton, John	Ile Hamilton	3 sept.	1873	130 00
Hill, Thomas H	Lancaster, jetée	1er juillet	1877	325 00
Haitze, Jean	Ile Seule	11 mai	1885	450 00
Hunter, David	Port-Dalhousie	29 oct.	1879	350 00
Hawkins, David B	Havre de la Péninsule	31 août	1891	500 00
Harvey, James	Thessalon	22 nov.	1897	300 00
Hamilton, Thos	Ile Pie	15 avril	1899	75 00
Humes, David	Pointe Stribling, feux d'alignement	27 août	1902	180 00
Hendricksen, Mde	Ile du Soufre	18 juin	1901	325 00
Johnson, Isaac S	Ile aux Cerises	5 nov.	1883	300 00
Jeffrey, Carson	Batture de l'île du Nègre	28 avril	1894	200 00
Kingston, horloge de la ville	Municipalité de Kingston		1844	*100 00
King, Peter	Feu de l'île de l'Ardoise	17 nov.	1903	400 00
Knapp, Charles	Feu du quai de la Tête de Lion	28 oct.	1903	75 00
Kennedy, James	Passes en bas de la rivière Ottawa	23 mai	1887	100 00
Lambert, Wm. McGregor	Ile Chantry	1er oct.	1880	500 00
Labelle, Louis	Ile de la rivière Creuse	5 mai	1897	100 00
Lamorendière, Pierre Régis de	Killarney	24 sept.	1880	400 00
Léger, Thomas	Lachine, jetée	14 juillet	1897	250 00
Lamondin, Louis	Byng-Inlet	30 "	1901	375 00
Lee, John	Southampton	7 oct.	1882	150 00
Lokerbie, Andrew	Havre de Collingwood	4 mai	1883	300 00
Lowe, Robert	Thornbury	12 avril	1887	80 00
Lowry, Robert M	Port-Elgin	14 mars	1896	80 00
Lumsden, A. C	Lac Témiscamingue, feux	6 oct.	1890	250 00
Lidwill, John R	Ile Pelée	10 juillet	1899	300 00
Lawson, Colin P	Ile du Milieu	17 oct.	1898	240 00
Lacroix, H	Oka	— nov.	1898	100 00
Laberge, Albert	Batture Verte	20 mai	1902	200 00
Manson, Wm. A	Passage Pelée, lac Erié, feu et sifflet à vapeur	11 nov.	1902	300 00
Munroe, John Jacob	Barre de Lancaster	8 juin	1892	300 00
Masson, Lucas H	Pointe aux Anglais	4 sept.	1897	200 00
Mongeon, Charles A	Batture de Way	23 mai	1887	100 00
Matheson, Norman	Cap Robert, Algoma	7 oct.	1896	350 00
Miller, John	Port Crédit	16 déc.	1897	150 00
Morrisseau, Jonathan	Ile Ferris	24 mars	1898	150 00
Matheson, Angus	Baie Gore	10 juillet	1903	350 00
Manson, John	Récif de Colchester	1er mai	1880	600 00
Morrisseau, Michael	Rivière La-Pluie, Algoma	9 juin	1886	†250 00

* Allocation de $3.50 par 1,000 pds de gaz. † Allocation de $30.

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc. —*Suite.*

EN AMONT DE MONTRÉAL—*Suite.*

Nom.	Poste.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Martin, Wm. J	Ile Boyd	5 juillet 1890..	250 00
Miron, Louis	Gargantua	26 octobre 1889..	450 00
Murray, William	Barriefield, feux d'alignement	17 mai 1900..	150 00
Montgomery, William	Havre de Toronto, chenal de l'Est	16 octobre 1895..	300 00
Mallette, B	Lac Saint-Louis, phare flottant n° 1	30 avril 1901..	250 00
Mason, F. E	Longue Pointe, extrémité ouest	3 juin 1901..	400 00
Manders, Samuel	Lac des Allumettes, en bas	26 juillet 1901..	100 00
Martin, Edward	Pointe Michel	3 juin 1902 .	120 00
Michigan Land & Lumber Co	Rivière de l'Aveugle	8 sept. 1900..	80 00
McKillop, John	Ile Campbell	2 avril 1892..	150 00
McIntosh, John	Ile Arnprior	2 " 1892..	150 00
McKenzie, John	Presqu'Isle, Owen-Sound, baie Georgienne	14 juillet 1873..	100 00
Mcdonald, Murdock	Pointe Clark	8 janv. 1897..	375 00
Mcdonald, Amos	Pointe au Saumon	12 juillet 1897..	300 00
McKillop, Donald	Saint-Anicet	8 juin 1892..	230 00
McLaren, Allen J	Pointe Brown ou Knapp	11 février 1896..	180 00
McKay, Chas. S	Ile de la Bataille	27 août 1877.	500 00
McKenzie, Wm	Ile aux Fraises	17 mi a1893..	300 00
McQuestion, Mde Maria	Pointe McQuestion	9 juin 1886..	100 00
McAulay, Donald	Rivière Saugeen	16 mars 1899..	80 00
McDonald, Lauchlin, D	Ile Mississagua	16 mai 1896..	450 00
McCool, James	Fort-William, balise, rivière Ottawa	23 " 1887..	90 00
McDevitt, Chas	Pointe au Baril	1er mars 1897..	300 00
McKay, John	Ile Lyal	27 octobre 1884..	450 00
McLean, Arch	Owen-Sound	23 déc. 1897..	126 00
McGaw, Thos	Kincardine	13 juin 1899..	375 00
McDougall, Neil	Ile de la Sauvagesse	25 avril 1901..	200 00
McKinnon, R. F	Pointe aux Pins	1er " 1902..	400 00
McLeod, Kenneth	Ile des Anses	19 juin 1903..	750 00
McMenemy, Robt	Ile aux Loutres	17 nov. 1903..	400 00
Ouellette, Godfrey	Pointe Buckom	1er mai 1884..	180 00
O'Brien, Matthew	Baie du Français	13 octobre 1898..	125 00
O'Conner, P	Baie Bishop, Algoma	13 avril 1899..	150 00
Purvis, John	Ile des Gros-Canards, feu et signal de brume	9 mars 1898..	*500 00
Pettypiece, Stephen	Traverse du Four-à-Chaux	11 mai 1888..	350 00
Prosser, John	Muskoka ou île au Renard	14 sept. 1896..	250 00
Proudfoot, Thos.....Est	Neebish, feu d'alignement supérieur	4 nov. 1898..	100 00
Parker, John, jr	Ile du Pot-aux-Fleurs	15 juin 1903..	300 00
Feu de la jetée Darlington	Port Darlington Co		100 00
Root, Albert	Ile du Grenadier	15 déc. 1863..	250 00
Roddick, Robert	Ile au Goéland	.. mars 1872..	500 00
Row, Geo. Albert	Ile du Télégraphe	25 octobre 1895..	200 00
Robillard, Honoré	Ile Perrot	25 janv. 1897..	100 00
Redmond, William H	Gravenhurst Narrows	18 juin 1894..	100 00
Rains, Evan	Pointe de la Batture, Algoma	24 nov. 1884..	250 00
Rains, A. M	Sailors' Encampment	.. août 1892..	†7 00
Rains, W. W	Quai de Rains, feu d'alignement	.. " 1892..	†7 00
Ritchie, John A	Emb. de la baie du Sud	10 sept. 1903..	150 00
Rowan, James	Ile Victoria, Galetta	3 déc. 1898..	100 00
Richardson, Wm. T	Havre Michipicoten, Algoma	27 sept. 1900..	200 00
Richardson, Thos. J	Iles de l'Ouest, feu et signal de brume	27 juin 1901..	750 00
Richmond, John A	Havre Snug	7 octobre 1902..	350 00
Somners, Napoleon	Midland, feu d'alignement	19 juin 1900..	150 00
Shannon, William	Grosse Pointe ou Valleyfield	27 sept. 1866..	425 00
Shannon, George	" "	27 " 1866..	175 00
Seguin, Grégoire	L'Orignal	8 mai 1894..	100 00
Shaw, Thos. K	Pointe Edouard, feux d'aliguement	29 août 1903..	150 00
Smithers, R. O	Ile Mohawk	31 mars 1896..	400 00
Sutherland, Jno	Port-Burwell	18 juin 1894..	225 00
Schofield, Fergus	Port-Maitland	10 avril 1871..	350 00

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

EN AMONT DE MONTRÉAL.—*Fin.*

Nom.	Poste.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Simpson, Hedley V.	Brighton, alignement	11 mai 1888	540 00
Smith, H. E.	Presqu'Isle, feu principal	29 avril 1898	350 00
Sullivan, Silas	Quai Baskin	22 déc. 1896	130 00
Sauvé, Honoré	Pointe à Caron	16 férier 1889	60 00
Stoneburner, John A.	Canal de Cornwall, entrée d'amont	12 avril 1890	100 00
Spencer, C. R.	Scotch-Bonnet	27 " 1903	350 00
Scott, Guy J	Pointe à Pierre, feu et signal de brume	6 juin 1901	650 00
Scott, Wm. J.	Corunna, feu d'alignement	23 avril 1901	120 00
Stocker, Jos. L.	Ste-Anne de Bellevue	20 mai 1902	150 00
Sweeney, Thomas	Ile du Tomahawk	19 sept. 1902	150 00
Taylor, Edward	Parry Sound, feu d'alignement	3 juin 1901	350 00
Tebo, Joseph	Rocher des Sœurs, Nord	20 mai 1902	350 00
Veech, Stannes	Pointe de Neuf-Milles; gardien de phare et mécanicien du signal de brume	7 mars 1894	*450 00
Vallée, Charles	Ile Hope	20 avril 1899	450 00
Vorce, Marcellus	Pointe de la baie du Sud	22 déc. 1902	200 00
Wallace, John G.	Ile Lindoe	1 juill. 1881	250 00
Winthrop, Robert W.	Britannia	13 avril 1891	100 00
Wootten, Edward	Niagara, cloche de brume	11 juill. 1887	50 00
Webster, Chas.	Cabot-Head, feu et signal de brume	10 mai 1898	650 00
Whitmarsh, John	Ile aux Serpents	18 juill. 1900	350 00
Weir, John C.	Belleville	4 avril 1901	200 00
Wemp, Daniel	Ile des Frères, Centre	9 janv. 1901	200 00

ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC ET EN AVAL DE QUÉBEC.

Abel, Philias	Barre à Boulard, alignement d'arrière	23 juin 1903	75 00
Arcand, Elzéar	Cap de la Madeleine	17 mai 1892	80 00
Arcand, Alfred	Sept Iles	20 " 1898	650 00
Ascah, James	Pointe Renommée, comté de Gaspé	2 sept. 1880	700 00
Arseneau, Nectaire	Etang du Nord	21 juill. 1891	350 00
Bertrand, Louis	Champlain, poteau-phare	12 sept. 1902	60 00
Beaudet, Mrs. Laurent	Lotbinière, feu d'avant	3 " 1903	80 00
Beaudet, George	Lotbinière, feu d'arrière	4 janv. 1883	80 00
Beaudet, Charles	Platon	24 août 1894	†120 00
Bourque, Peter	Rocher-aux-Oiseaux	27 nov. 1896	1,300 00
Bouilliane, Pierre	Ilot aux Alouettes, feu et signal de brume	1 sept. 1872	200 00
Bertrand, Auguste	Pointe au Maquereau	21 déc. 1877	300 00
Banville, Joseph	Matane	1 fév. 1897	300 00
Bourget, F.	Percé	18 mars 1893	200 00
Breton, Narcisse	Point Riche	16 may 1896	500 00
Bourget, Charles	Cap Désespoir	1 nov. 1897	‡400 00
Bisson, Wm.	Grande-Rivière	22 octobre 1896	‡150 00
Bouchard, Louis	Cap au Saumon, phare et signal de brume	16 mai 1896	600 00
Boucher, Louis	Ile aux Raisins	13 avril 1898	240 00
Boulanger, H.	Quai, St.-Thomas	4 " 1898	80 00
Bujold, Louis	Pointe Carleton	25 mai 1899	300 00
Boisvert, Alcide	Cap Charles	23 juill. 1901	150 00
Baron, Amédée	Cap Charles	26 juin 1901	70 00
Bouchard, Geo.	Saint-Irénée	31 août 1901	40 00
Bousquet, Félix	Village de Verchères, feu d'arrière	21 avril 1902	70 00
Bilodeau, Joseph O.	Bellechasse	15 juin 1903	320 00
Bergeron, Nap.	St-Antoine, Lotbinière, feu d'avant	21 mars 1902	80 00
Bordua, Philéas	Ile Deslauriers	21 avril 1902	120 00
Bourdages, Pitre	Pointe Eschourie	25 juill. 1903	60 00
Carignan, P. L.	Champlain, feu principal	1 oct. 1902	80 00

*Allocation $200. † Fait aussi le service du feu d'alignement du rocher de derrière moyennant par mois. ‡ Allocation de $30 pour combustible, et de $20 pour signal de brume.

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC ET EN AVAL DE QUÉBEC.—*Suite.*

Nom.	Poste.	Quand nommé.	Salaire.
			$ cts.
Cormier, Wm	Ile Amherst	26 avril 1871	*300 00
Colton, P. J	Belle-île	1er " 1882	1,100 00
Côté, Luc	Cap Chatte	3 déc. 1901	†300 00
Campbell, John W	Cap Norman, phare et signal de brume	12 avril 1890	720 00
Costin, Eugène	Cap Rosier	4 nov. 1890	800 00
Chamberlain, H	Pointe du Chêne, feu d'alignement	19 avril 1900	100 00
Collins, Geo. F	Ile de l'Entrée	28 février 1901	250 00
Chenele, John A	Grande Entrée, îles de la Madeleine	4 juill. 1901	50 00
Chabot, Edouard	Pointe St-Laurent	1er août 1880	300 00
Chiasson, Edward	Etang du Nord	22 octobre 1896	350 00
Croteau, Télesphore	Ste-Croix, feu d'alignement	28 mars 1901	70 00
Chicoine, Alphonse	Ile Bouchard, feu d'arrière	23 avril 1902	80 00
Chicoine, F. Xav	Traverse de Verchères (avant)	21 " 1902	80 00
Charbonneau, Philéas	" " (arrière)	21 " 1902	70 00
Charest, Xavier	Ile aux Fleurs	10 octobre 1903	600 00
Courtois, Joseph	Ile Ste-Thérèse	11 février 1903	80 00
Carrière, H	Ile St-Joseph, Boucherville	25 août 1903	80 00
Desmarais, Philéas	Rivière Saint-François	2 juill. 1897	§20 00
Duperie, Alfred J	Pointe aux Joncs	— mai 1873	40 00
Demers, Alphonse	Pointe à Basile	6 février 1901	100 00
Danville, Elzéar	"	6 " 1901	100 00
Doré, François	St-Antoine, Lotbinière, feu d'arrière	21 mars 1902	120 00
Dubois, Louis	Ile à la Bague	14 avril 1903	150 00
Dubois, Octave	Ile Greenly	12 octobre 1903	800 00
Electric Light Company	Roberval, feux-balises (2)	21 juin 1898	60 00
Fournier, Alfred	Traverse d'en haut	14 avril 1900	600 00
Fugère, Léandre	Batiscan, feu d'avant	19 " 1868	80 00
Fugère, Napoléon	" " d'arrière	10 janvier 1887	80 00
Fiset, Jean H	Lac Saint-Pierre, phare-flottant N° 2	22 avril 1875	500 00
Fontaine, Edouard	Cape Bauld, phare et signal de brume	1er nov. 1892	800 00
Faffard, Victor	Pointe de Monts	1er août 1889	‡400 00
Fraser, Pierre T	Ile Rouge	12 avril 1890	*450 00
Ferland, Nap	Ste-Pétronille	3 sept. 1901	150 00
Filteau, E. Eugène	Pointe au Père	——— 1903	600 00
Gervais, Ovila	Contrecœur (1)	1er mars 1877	100 00
Geoffrion, Azarie	Pointe aux Trembles, Varennes	1er mai 1903	70 00
Giguère, Denis	Lavaltrie	24 avril 1870	300 00
Gauthier, Francis	Poste St-Martin	— " 1872	40 00
Grenier, Solomon	Newport	3 juin 1897	150 00
Guyon, Joseph	Village de Verchères (avant)	21 avril 1902	80 00
Gilbert, F. E	Rivière du Loup (quai)	22 sept. 1902	70 00
Gagné, François	L'Ange-Gardien, feu d'avant, île d'Orléans	10 nov. 1902	70 00
Granier, Henry	Bersimis, feu d'alignement	8 août 1903	100 00
Goudreault, Wm	Ile au Bélier, lac Saint-Jean	30 octobre 1901	75 00
Girard, Henry, dit	Malbaie	13 juill. 1903	50 00
Hébert, Moïse Manuel	Cap de la Madeleine	11 mai 1888	80 00
Harvey, André	Quai de Chicoutimi	30 " 1889	40 00
Irvine, John T. A.	Ile Rouge, phare flottant	2 mars 1900	‖500 00
Kennedy, Thomas	Gaspé, phare flottant	——— 1871	500 00
Laflèche, Désiré	Lac Saint-Pierre, phare flottant N° 1	12 avril 1887	450 00
Lachapelle, Jean B	Repentigny, feu d'avant	1er février 1861	75 00
Langlois, Antoine	Rivière du Chêne	11 juill. 1888	100 00
Laliberté, Arthur	Sainte-Emélie, feu d'avant	24 sept. 1880	70 00
Lebel, Esdras	Traverse d'en bas, phare flottant	21 avril 1900	2,300 00
Lambert, Louis	Lac Saint-Pierre, phare flottant N° 3	15 juin 1903	400 00

* Allocation de $50 pour combustible, etc. † Allocation de $200 pour aide ; de $25 pour le halage de fournitures et d'eau durant la saison de la navigation, et de $10 pour combustible. ‡ $200, pour service du canons d'alarme, etc. § Par mois. Allocation, $1,900.

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC ET EN AVAL DE QUÉBEC.—*Suite.*

Nom.	Poste.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Lord, Joseph	Nord de la Pointe Mi-Chemin	5 mai 1903	170 00
Laporte, Ivon	Ile Marie, Ile Bouchard	21 avril 1902	120 00
Lapointe, F. X	Ile à l'Aigle, feu de devant	1er mai 1903	100 00
Leclerc, P. M	Sainte-Emélie, feu de derrière	8 avril 1899	80 00
Lavoi, M	Rivière Valin, feu d'alignement	—— 1893	70 00
LeHuguet, François	Cap Gaspé	22 octobre 1896	650 00
Lindsay, Wm	Quai de Gaspé	14 juin 1900	42 00
Lindsay, Irénée	Ile Verte	25 sept. 1888	650 00
Loisel, John	Paspébiac	27 août 1894	150 00
LeBlanc, Régis	Ile Blanche, phare flottant	11 jan. 1878	*500 00
Lemieux, Z	Pointe Sud-Ouest, Anticosti	10 juillet 1900	600 00
Lachance, Louis	Saint-Jean, Ile d'Orléans	26 sept. 1896	300 00
Leclerc, Geo	Piliers—rocher Algernon	30 juillet 1901	650 00
Lavoie, F	Anse Saint-Jean, quai	13 mars 1889	40 00
Levesque, Arthur	Kamouraska	19 février 1901	400 00
Leclerc, Auguste	Rivière Martin	3 sept. 1902	300 00
Lemieux, F. X	Barachois de Malbaie	6 mars 1903	50 00
Levesque, Dom	Pointe aux Orignaux	5 oct. 1903	350 00
Lepage, Joseph	Saint-François, Ile d'Orléans	20 avril 1876	75 00
Manseau, François	Port Saint-François	27 mars 1900	†30 00
Montplaisir, Antoine B	Cap de la Madeleine	6 août 1877	175 00
Malo, Joseph	Ile Sainte-Thérèse, feu d'alignement inférieur	1er février 1897	130 00
Marchand, Ferdinand	Pointe aux Citrouilles	27 avril 1896	200 00
Martin, Paul	St-Valentin	28 " 1873	150 00
Molson, Mme Alexander	Ile Molson, lac Memphremagog	D'année en année	‡2 50
Malouin, Alfred	Anticosti, Pointe-Ouest	1er juillet 1877	§450 00
Martin, Jules G	Petit-Métis	23 déc. 1879	‖300 00
Marceau, Louis	Saint-François, Ile d'Orléans	1er avril 1884	75 00
Mayrand, Eugène	Grondines, feu de devant	28 " 1901	100 00
Morin, Hypolite	Pèlerins	29 avril 1898	340 00
Marcotte, Mme P. L	Pointe Bleue, lac Saint-Jean	28 nov. 1898	40 00
Morin, Alex	Rivière à la Pipe	3 octobre 1901	50 00
McGee, Jas. A	Ile des Cendres et du Sang	26 mai 1903	200 00
McWilliams, John J	Pointe au Père	1er juin 1876	200 00
McLaren, Donald	Rivière du Moulin	19 sept. 1889	45 00
McInnis, George	Port-Daniel	7 octobre 1902	60 00
Noël, Edouard	Barre à Boulard, île Richelieu	10 avril 1899	150 00
Paré, Olivier	L'Ange-Gardien, feu de derrière, île d'Orleans	10 nov. 1902	70 00
Pelletier, Tancrède	Ile aux Œufs	1er juillet 1901	500 00
Paquin, Sylva	Pointe du Lac	2 mai 1900	100 00
Paul, Edouard	Ile de Grâce	7 sept. 1871	**30 00
Pagé, Célestin	L'Islet Richelieu	9 jan. 1895	150 00
Peters, D. E	Rocher de la Sorcière, lac Memphremagog	31 oct. 1901	‡4 00
Peters, J. H	Pointe Verte	D'année en année	‡1 50
Patterson, J. C	Wadleigh	"	‡1 50
Painchaud, Joseph	Ile aux Grues	juillet 1861	320 00
Paquet, Pierre	Sainte-Famille, feu de derrière, Ile d'Orléans	19 octobre 1885	70 00
Pednault, Pierre	Ile aux Coudres, poteau-phare	6 avril 1896	40 00
Poulin, Alfred	Sainte-Famille, feu de devant, île d'Orleans	26 " 1898	70 00
Pineault, Louis	Bicquet, phare et sifflet d'alarme	6 octobre 1900	700 00
Perrault, Henri	Saint-Pierre les Becquets	26 mai 1901	70 00
Pilote, Auguste	Poste Saint-Martin, feu de derrière		40 00
Reeves, Samuel	Ile Sainte-Thérèse, feu d'en haut	12 octobre 1870	270 00
Rivet, Léon L	Repentigny, feu de derrière	28 avril 1894	75 00
Richard, Alphonse	Pots à l'Eau-de-Vie	7 octobre 1878	400 00
Rennie, E. H	Cap Ray, phare et sifflet de brume	19 " 1884	800 00
Roberge, C. Honoré	Sant-Pierre, feu de derrière, Ile d'Orléans	19 " 1885	70 00
Rodrique, Josephine	Portneuf	16 mai 1903	250 00

* Allocation. $2,300. † Un mois pendant la saison de navigation. ‡ Par semaine. § Allocation de $300 pour aide. ‖ Allocation de $20 pour combustible et $20 pour cheval. ** Par mois pendant la saison de navigation.

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC ET EN AVAL DE QUÉBEC.—*Suite.*

Nom.	Poste.	Quand nommé.	Salaire.
			$ cts.
Racette, Veuve Wm. D...	Stainte-Croix, feu d'alignement de derrière	10 déc. 1900..	70 00
St-Onge, Thomas.	Contrecœur	14 juin 1886..	75 00
Salvail, Omer.....	Ile à la Pierre.....	6 mai 1897..	220 00
Savaria, Eusèbe.....	Ile à l'Aigle, feu d'lignement de derrière,.....	1er " 1903..	100 00
Savard, Dorilas..... . . .	Savard, feu d'alignement de Valin...	... .	70 00
Simard, Edouard.....	Montée du Lac, et balises du Cap Rouge.. ...	28 octobre1870..	400 00
Sasseville, F. J	Cap de la Madeleine, phare et sifflet de brume...	9 juin 1886..	700 00
Ste-Croix, Georgé...	Rocher du Plateau.....	22 octobre1896..	400 00
Savard, Jno	Riv. au Caribou, feu de devant.....	....	40 00
Simard, H.....	" feu de derrière..	....	40 00
Trottier, Veuve I.....	Grondines, feu de derrière.	1er août 1872..	100 00
Thurber, Mrs. Wm.....	Sainte-Croix..	28 mars 1901..	175 00
Tremblay, W. T	Cap aux Oies.....	4 avril 1888..	250 00
Tremblay, Edmond.....	Portneuf en bas.....	16 mai 1903..	300 00
Tremblay, George	Rivière du Moulin.....	9 sept. 1889..	40 00
Tremblay, Pitre.....	Saint-Alphonse, quai.....	19 juin 1895..	40 00
Tremblay, Henri	Cap à l'Aigle poteau-phare	6 février 1896..	40 00
Tremblay, Thomas.....	Baie Saint-Paul.	25 octobre1898..	250 00
Tremblay, Alexis	Pointe aux Bruyères ou Est, Anticosti.....	25 juillet 1900..	600 00
Tremblay, Magloire.....	Les Eboulements, phare sur le quai..	27 avril 1892..	40 00
Vigneau, Placide.....	Ile au Perroquet	19 sept. 1892..	600 00
Vézina, Oliver.....	Saint-Pierre, feu de devant, Ile d'Orléans .. .	28 octobre1897..	70 00
Whitman, Robert H.....	Lacolle	14 mai 1883..	150 00
Wheeler, W	Mines de Plomb, lac Memphremagog.....	D'année en année	*1 50
Wyatt, Thomas M.	Forteau, phare et sifflet de brume.....	18 octobre1889..	†800 00
Willett, B. V.....	Pointe Duthia, New-Richmond.....	16 " 1903..	60 00

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Arseneau, James..... ..	Dalhousie.....	18 jan. 1894..	100 00
Archer, Wm	Tracadie-Nord.	7 nov. 1872..	275 00
Allain, Joseph.....	Ile au Foin, feu-balise	21 mai 1895..	150 00
Balmer, Matthew.....	Pointe du Chêne.....	27 avril 1900..	80 00
Barbour, Jas. G.....	Cap Enragé, phare et signal de brume.	11 mai 1888..	800 00
Bent, A. J. Percy.....	Jourimain	25 jan. 1901..	300 00
Blacklock, Fred. G.....	Cap Spencer	5 mars 1888..	400 00
Brown, Charles	Quaco Ouest, feu principal.	25 nov. 1884 .	400 00
Bradshaw, L. B.....	Quaco Ouest, signal d'alarme principal..... .	3 sept. 1887..	400 00
Brune, John David..... ..	Lac aux Oies	11 mai 1888..	†250 00
Boudreau, Jos. B	Petit-Rocher.	26 fév. 1896..	150 00
Blakley, Lawrence.....	Pointe Harper.....	9 sept. 1887..	75 00
Bellmore, Fredk	Havre Dipper....	12 mars 1895..	100 00
Belliveau, Samuel Philippe	Pointe de la Folie	8 avril 1903..	175 00
Brennan, Robert.....	Oromocto...	18 mars 1903 .	80 00
Cochran, Fredk. M.....	Quai-phare de Quaco...	25 mars 1892..	100 00
Conley, John C.....	Drews Head.,.....	2 avril 1892..	250 00
Cummings, Geo.....	Campbellton, feux d'alignement.....	1 jan. 1880..	100 00
Chapman, James.....	Ile de la Baie-du-Vin, feu d'alignement	24 juillet 1882..	200 00
Crandall, D. H	Pointe de Gray, poteau-feu.....	13 avril 1900..	70 00
Carney, John.....	Pointe Perry.....	25 sept. 1900..	80 00
Copp, A. B.....	Anderson Hollow.....	30 mars 1903..	100 00
Cormier, Jadus P.....	Batture de Bouctouche	26 juillet 1902..	200 00
Corey, Chas. A.....	Head Harbour, alarme de brume	15 juin 1903..	500 00
Chaffey, Harry V..... ...	Ile aux Cerises, cloche de brume.....	7 août 1903..	50 00
Dickson, Elias C.....	Pointe aux Pois.....	16 nov. 1898..	‡250 00

* Par semaine. † Allocation, $12. ‡ Allocation, $20.

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc—*Suite.*

NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

Nom.	Poste.	Quand nommé.		Salaire.
				$ c.
Delaney, John	Plage de Grant	7 oct.	1880	125 00
Drake, Jeremiah	Saint-Jean, station de signaux	24 mars	1881	750 00
Dalzell, Geo. Y	Queue d'Hirondelle	18 "	1893	400 00
Dinsmore, Samuel G	Ile des Gros-Canards, sifflet de brume	5 juillet	1886	550 00
DeGrace, John	Pointe du Sauvage	4 juin	1889	150 00
Day, W. A	Pointe de Belyea	20 sept.	1899	90 00
Daigle, U. D	Goulet des Terres-Noires	13 juillet	1903	100 00
Daigle, Victor	Pointe-aux-Sapins	28 mai	1903	15 00
Doucett, Fred. F	Caraquet, feu d'alignement de devant	14 oct.	1903	50 00
Egan, Edward	Pointe de Belloni	17 mai	1892	100 00
Frankland, Louis	Anse au Goéland	14 nov.	1902	.....
Frawley, Frank	Lepreau, sifflet de brume	15 juin	1898	450 00
Flewelling, M	Quai Flewelling	12 avril	1890	80 00
Fanjoy, William	Pointe Fanjoy	15 déc.	1897	80 00
Ferguson, W. G	Goulet de Tracadie-sud	23 mars	1898	150 00
Guptill, S. N	Grand Havre	24 oct.	1900	400 00
Gillard, John	Shédiac	13 juin	1888	40 00
Gould, Francis T	Shédiac	13 jan. / 3 avril	1889 / 1900	40 00
Gregg, Wilson	Havre Saint-Jean, balise	———	1901	350 00
Hendry, A. M	Ferme Hendry	28 avril	1899	80 00
Hayden, Michael	Pokemouche	17 oct.	1888	200 00
Henderson, Arthur	Midjic-Bluff	4 "	1894	200 00
Hamm, Chas. P	Musquash	14 jan.	1879	*300 00
Helms, Geo	Petit Passage, feu et sifflet de brume	5 mai	1882	†580 00
Hachey, Octave	Ile Pokesud	12 juillet	1881	180 00
Harvey, W. L	Rocher Gannet	20 mai	1898	700 00
Hannah, Mrs. B	Pointe aux Epinettes	15 sept.	1892	120 00
Ingalls, Turner	Tête sud-ouest, Grand-Manan	4 déc.	1900	500 00
Ingersoll, Colin J	Machais, île aux Phoques, phares et sifflet de br.	30 "	1901	1,000 00
Kilpatrick, Joseph	Saint-André	3 fév.	1898	350 00
Lantaigne, Gervais	Ile Caraquet	16 juin	1888	200 00
Leblanc, Charles P	Pointe à Cassie	4 mai	1872	250 00
Looney, Thos. E	Greenhead, rivière Saint-Jean	14 oct.	1886	200 00
Lord, Lindwood	Ile aux Loups, sud-ouest	23 avril	1903	500 00
Lockhart, Edwin	Pointe Ward	20 oct.	1903	80 00
Legère, P. L	Caraquet, feu d'alignement de derrière	24 sept.	1903	50 00
Mills, George	Swashway, feu d'alignement inférieur	23 juin	1897	200 00
Morrison, Peter	Pointe du Chêne	24 juillet	1882	100 00
Morrison, Peter, jr	Ile du Portage	17 mai	1892	300 00
Morrison, Duncan	Ile Sheldrake, feux	25 fév.	1880	300 00
Maillet, D. O	Bouctouche, feu d'alignement intérieur	7 juillet	1883	150 00
Matheson, R. B	Newcastle	18 avril	1898	100 00
Murray, Michael	Ile du Milieu	10 "	1902	200 00
Maloney, Wm	Pointe Marks	7 nov.	1903	120 00
McLeod, J. H	Ile Bliss	17 oct.	1900	300 00
McLennan, Kenneth	Escuminac, phare et sifflet de brume	7 mars	1892	750 00
McIntosh, Chas	Néguac, feux d'alignement	19 déc.	1892	100 00
McBaine, Alex	Pointe Cox, en bas	6 mai	1898	80 00
Macdonald, R. P	Ile Musquash	28 jan.	1901	80 00
McMann, Robert Harvey	Pointe McMann	2 nov.	1901	80 00
McNeil, Henry H	Dalhousie, feux-balises et feux de l'île Douglas	1er jan.	1880	180 00
McConnell, Robert	Goulet de Miscou	9 sept.	1887	100 00
McLean, R	Phare flottant de Miramichi	12 avril	1902	‡400 00
Newman, Simon W	Head-Harbour, feu	15 juin	1903	300 00

* Allocation de $45. † Allocation de $50. ‡ Allocation de $300.

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

Nom.	Poste.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Nevers, George F	Jemseg	24 nov. 1884	80 00
Purvis, jr	Gagetown	8 août 1903	80 00
Preston, S	Plage Preston	11 juillet 1889	125 00
Pendlebury, Wm. J	Saint-André	10 avril 1889	250 00
Pickett, Robert E	Palmer, feu d'alignement	11 mai 1897	80 00
Parker, Alvin	Pointe Mulhollaud	13 juin 1901	200 00
Palmer, E. B	Quai Hampstead	6 nov. 1900	80 00
Russell, James R	Ile à la Meule, feu et signal de brume	13 jan. 1899	700 00
Robichaud, Joseph L	Miscou, phare et sifflet de brume	11 nov. 1902	800 00
Robinson, John	Néguac, feu principal	30 juin 1896	150 00
Richard, Peter F	Tête de Richibouctou	30 mai 1895	185 00
Robertson, Charles M	Pointe Robertson	30 juin 1897	80 00
Robertson, Meier	Ile Shédiac, feu d'alignement	29 déc. 1873	250 00
Ross, Elijah	Pointe du Nègre	5 mars 1878	400 00
Robichaud, Jude	Richibuctou, feu d alignement intérieur	16 juin 1902	225 00
Robichaud, Henri B.	Petite Bouctouche, feu d'alignement	1er " 1884	150 00
Roberty, A	Belledune	5 fév. 1895	100 00
Richards, D. L	Ile aux Perdrix, phare et sifflet de brume	19 juillet 1900	800 00
Robertson, J. A. D.	Ile aux Hérons	1er avril 1902	200 00
Robichaud, Aug	Shippegan	11 juin 1902	280 00
Richard, Jos F	Richibouctou, feu d'alignement extérieur	16 " 1902	150 00
Sutherland, Geo. C.	Havre de Bathurst, feu d'alignement	20 mars 1882	*200 00
Scott, Chas. F	Stonehaven	20 juillet 1885	100 00
Spragg, T. W	Pointe Hatfield, feu d'alignement	27 juin 1903	.....
Thomas, Geo. H	Lepreau, feu	29 août 1884	400 00
Tatton, Geo. T	Pointe du Long Remous, sifflet de brume	16 oct. 1886	550 00
True, John Howard	Wilmot-Bluff	12 sept. 1899	80 00
Upton, Robert	Pointe du Pont	11 " 1899	80 00
Williston, Seymour	Swashway, feu d'alignement en haut	4 juin 1902	300 00
Wagner, Richard	Pointe au Sable	7 " 1883	80 00
Williams, Forrest W	Quai William	11 mai 1897	80 00

NOUVELLE-ECOSSE.

Amero, Chas. A	Ile Whitehead	9 nov. 1897	350 00
Amero, Geo. D	Pubnico	6 fév. 1893	240 00
Amirault, James	Sissiboo	11 juillet 1899	200 00
Beaman, Edwin	Jetée Digby	29 mai 1897	100 00
Bonner, John Charles	Pointe Aconi	6 nov. 1903	200 00
Burgess, Watson	Port-l'Hébert	26 juillet 1892	150 00
Boutillier, R. J., surt.	Ile de Sable, Humane-Est	13 nov. 1884	†700 00
Boutillier, Henry	Havre des Sauvages, Paddy's-Head	6 juin 1901	100 00
Bollong, James	Havre de Pope	6 août 1877	300 00
Bourgeois, Philippe	Chéticamp, feux d'alignement	23 mai 1898	150 00
Boudrot, Thomas	Ile Hawk, Poulamon	19 juin 1901	250 00
Baker, Thomas	Ile aux Pois	19 mai 1879	350 00
Brackett, Wm	Anse au Hareng	28 août 1897	100 00
Belliveau, John H	Anse Belliveau	16 fév. 1889	80 00
Brownell, Luther	Cold-Spring-Head	27 mars 1901	120 00
Brown, James	Cranberry-Head, signal de brume	22 juin 1898	500 00
Buchanan, Angus A	Havre de Neil	14 août 1899	150 00
Buckman, Chas	Grand Passage	7 jan. 1901	200 00
Boudreau, W. C	Port-Félix	16 juillet 1902	250 00
Burke, Henry	Country-Harbour, île Verte	11 juin 1902	400 00
Burke, Marin	Rivière Bourgeoise	1er déc. 1902	60 00

* Allocation de $10. † Avec nourriture de lui-même et de sa famille et ses serviteurs et allocation pour les salaires du personnel.

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite*

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Nom.	Poste.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Burns, Ronald H.	Ile Wedge	18 avril 1903	400 00
Burgess, Lewis E.	Havre Walton	13 juillet 1903	150 00
Chiasson, Germain	Pointe du Caveau, feux d'alignement	20 août 1897	120 00
Chiasson, Joseph P.	Grande-Entrée, Inverness	21 mai 1901	60 00
Crichton, H. H.	Creighton-Head	6 " 1874	200 00
Connington, Thomas	Louisbourg, feux d'alignement	26 oct. 1897	150 00
Crowell, John	Ile aux Phoques, phare et sifflet de brume	14 " 1899	800 00
Campbell, Samuel C., sur.	Ile St-Paul, Humane-Est	17 juillet 1897	*700 00
Campbell, John M., mécan.	Sifflet de brume, Ile St-Paul	26 oct. 1898	500 00
Campbell, J. O.	Port-Mouton	29 avril 1898	300 00
Comeau, Louis C.	Rivière Mété́ghan, quai	12 oct. 1875	100 00
Campbell, John P.	Iles Rouges, C.-B.	30 nov. 1901	120 00
Croucher, George A.	Ile de Croucher	31 jan. 1883	300 00
Clough, Daniel	Grandique, poteau-phare	4 juillet 1884	70 00
Clory, Abraham	Pointe Glasgow	25 " 1894	150 00
Coolen, Albert S.	Anse Hubbard	31 oct. 1903	250 00
Cameron, L. G.	Havre au Castor	15 février 1902	150 00
Christian, John	Ile de Betty	12 déc. 1899	500 00
Creelman, Samuel	Porte-à-Pic	2 mai 1901	25 00
Campbell, D. A., mécanic.	Louisbourg, signal de brume	20 mars 1902	500 00
Cunningham, A. H.	Cap Sable, feux et signal de brume	16 juillet 1902	800 00
Cohoon, Havelock	Ile aux Atocas, feux et signal de brume	7 sept. 1903	800 00
Doody, James	Ile de McNab	8 juillet 1903	300 00
Dunn, James M.	Fort-Williams	26 oct. 1859	260 00
Doane, John H.	Yarmouth ou Cap Fourchu, phare et siffl. de br.	1er juillet 1874	800 00
Doane, Joshua	Havre d'Yarmouth	23 février 1874	†350 00
Doyle, Edward	Mabou, feux d'alignement de devant	14 juin 1897	70 00
D'Entremont, W. H.	Havre d'Abbot	22 mai 1888	90 00
Dewis, F. H. P., mécanic.	Cap d'Or, sifflet de brume	13 avril 1898	‡500 00
Dunn, Wm. A.	Ile Verte, Richmond	20 mai 1902	500 00
Dunn, Miles A.	Havre de Margaree, feux d'alignement	12 " 1903	50 00
Ellis, Wm. E.	Pointe Prim ou Digby Gut, phare et siffl. de br.	8 mars 1875	800 00
Early, John	Margaretsville	19 février 1887	230 00
Fraser, Alexr.	Grand Bras d'Or, sud-ouest et feux d'alignem.	13 janv. 1903	100 00
Fowler, Ernest E.	Rivière aux Pommes, phare et sifflet de brume	9 oct. 1902	700 00
Fisher, Joel W.	Baccaro ou Barrington	8 août 1893	400 00
Fuliker, Wm. G	Ile du Diable	3 mai 1886	420 00
Firth, Charles M.	Ile Coffin, Liverpool	30 juin 1880	400 00
Foster, Israel C.	Port-Medway	13 oct. 1892	260 00
Foster, Samuel T.	Port-Medway, brise-larme	17 fév. 1899	100 00
Foster, Geo. M	Port-George	5 nov. 1897	100 00
Fraser, John A	Dover	31 déc 1892	200 00
Faulkner, W. Y	Burnt-Coat	22 juin 1898	250 00
Findlay, John H.	Bull-Point, havre de Sambro	7 déc. 1899	100 00
Franklin, J. L.	Wolfville, N.E	4 avril 1902	100 00
Falconer, David	Ile du Caribou	20 déc. 1902	300 00
Gilkie, Henry A.	Sambro	8 jan. 1877	800 00
Giffin, Ira L.	Holly-Point, havre d'Isaac	8 avril 1894	200 00
Gardner, Frederick T.	Jetée de Brooklyn	6 fév. 1889	100 00
Gallant, Patrick	Petite Lorraine	19 jan. 1900	80 00
Goodwin, Jas. E.	Havre de Wood	27 août 1900	200 00
Garrison, S. H.	Pointe à Peggy	22 déc. 1902	350 00
Gray, Peter Angus	Havre Pennant	30 juin 1903	100 00
Harpell, Jeremiah	Havre de Jeddore, feux d'alignement	21 jan. 1901	200 00
Hopkins, Leslie	Ile du Bon-Portage	20 oct. 1897	350 00
Huntley, Charles H.	Kingsport	30 juin 1890	100 00
Hawley, Mathew	Baie du Sud, Ingonish	13 mai 1897	140 00
Hardy, John	Gabarus	22 nov. 1890	200 00
Hardy, Joseph W.	Ile de Guion	30 jan. 1903	400 00

* Allocation de $1,400 pour aides, avec pension pour lui et sa famille et aides.
† Allocation de $30 par année pour le service de la cloche de brume. ‡ Allocation de $300.

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc,—*Suite.*

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Nom.	Poste.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Hennesey, W. P.	Highland-Village, poteau-phare	6 avril 1899	25 00
Hinds, James	Victoria-Beach	7 mars 1901	100 00
Hemlow, James S.	Liscomb	2 janv. 1903	300 00
Iceton, Wm	Mauger-Beach, feu et signal de brume	8 juillet 1903	800 00
Johnson, Edward	Chebucto-Head, phare et sifflet de brume	14 mai 1872	800 00
Joyce, Simon	Ile aux Phoques, Passage Lennox	4 juil. 1884	100 00
Jamieson, Chas.	Cap Saint-Laurent	21 sept. 1893	400 00
Jameson, Geo. C.	Havre de Cole, feux d'alignement	21 oct. 1898	150 00
Knowlan, Alfred	Queensport	13 nov. 1902	300 00
Long, Joseph	Havre de Canso	31 déc. 1896	250 00
Leblanc, Severin	Ile au Poisson	1er juil. 1889	250 00
Lowden, David	Port de Pictou, feux d'alignement	12 " 1897	150 00
LeVashe, Wm	Arichat	17 oct. 1898	250 00
Lyons, John H.	Baie Est Barrington, phare flottant	18 juin 1897	500 00
Landry, Edward	Petit de Grat	23 fév. 1897	200 00
Larkin, Ephraim	Ile Stoddart	18 mars 1896	200 00
Livingstone, George S.	Havre de l'Avocat	8 mai 1884	250 00
LeBlanc, Benjamin	Ile Candle-Box	1er nov. 1892	300 00
Morrell, B. H.	Ile aux Eglantiers, sifflet de brume	6 juin 1901	400 00
Morrison, M. D.	Pointe du Rocher Noir	8 " 1892	250 00
Muise, Marcellin	Chéticamp	27 nov. 1896	300 00
Misner, John E.	Pointe du Fort	16 mai 1896	150 00
Moser, Samuel	Ile Moser	6 nov. 1885	350 00
Mullins, James	Pointe Mullins	8 juin 1892	250 00
Munro, William	Pictou	22 nov. 1890	460 00
Murphy, Michael	Ile Pomquet	18 déc. 1890	350 00
Mundell, Edward	Pointe du Remous	28 juil. 1903	400 00
Martell, John T.	Scatterie, phare et sifflet de brume	30 " 1897	800 00
Murray, John	Cap George, lac du Grand Bras d'Or	3 nov. 1882	200 00
Munroe, William L.	Ile Three-Top	28 oct. 1879	300 00
Mitchell, John W.	Rocher Jeddore	29 sept. 1882	400 00
Mitchell, Wm. A.	Ile du Quaker	17 féb. 1896	300 00
Matheson, Murdoch	Whycocomah, poteau-phare	11 sept. 1884	60 00
Morrison, Veuve	Freestone-Islet, poteau-phare	5 juin 1897	150 00
Mauger, John J.	Cap LaRonde	16 nov. 1898	300 00
Myrick, John	Cap Race, Terre-Neuve, phare et sifflet de brume	1er " 1897	1,000 00
McDonald, Robert	Ile Carter	— jan. 1885	275 00
McRae, Roderick	Margaree ou île au Loup-marin	3 fév. 1898	400 00
McLellan, Rod'k	Havre de Margaree, feux d'alignement intérieurs	8 juin 1901	50 00
McKay, R.	Canso Nord	4 fév. 1882	350 00
McFarlane, Andrew	Ile Pictou	8 juin 1892	400 00
McDonald, John A.	Port-Hood	10 mai 1880	280 00
McDonald, James	Pointe Tupper	15 mars. 1870	300 00
McAskell, Donald	Havre Sainte-Anne	26 juin 1889	140 00
McLean, H.	Pointe Gillis	18 déc. 1897	150 00
McRae, Hector	Pointe McKenzie, Grand Bras d'Or	20 août 1890	160 00
McLeod, Norman	Cap Nord, Money-Point	14 oct. 1899	400 00
McKay, Angus	Havre de Clarke	3 juin 1902	50 00
McNeil, F. X. S.	Iona	16 nov. 1901	120 00
McRae, Donald	Ile Kidston	17 mai 1892	200 00
McLeod, Angus	Ile du Saint-Esprit	27 oct. 1880	400 00
McDonald, Norman	Ile aux Fraises, poteau-phare	4 juil. 1884	100 00
McAskill, Kenneth	Pointe Jérôme	30 " 1901	250 00
McNeil, John C.	Anse Piper	18 déc. 1897	120 00
McNeil, Laughlin	McNeil-Beach, poteau-phare	6 août 1884	60 00
McFadyen, Malcolm	Mabou-Back, feux d'alignement	17 avril 1891	50 00
McNeil, Daniel Y.	Ile de Campbell, Victoria	30 juil. 1903	100 00
McEachern, A. L.	Cap Saint-George	8 sept. 1898	450 00
McLeod, Murdoch	Pugwash	10 déc. 1897	250 00
McKenna, John L.	Cap Roseway, phare et sifflet de brume	31 mars 1899	800 00
MacIntosh, James	Ile aux Œufs	28 juil. 1899	500 00

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Nom.	Poste.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
McLellan, Ingersoll L.	Economy, poteau-phare	16 mai 1899	*6 00
McAdam, Hugh R.	Arisaig	14 nov. 1898	100 00
McKay, Hector	Ile aux Oiseaux	21 mai 1901	450 00
McKenzie, Daniel	Flint Island	19 nov. 1903	450 00
McLean, Malcolm	Grand Bras-d'Or, alignement nord-est	13 janvier 1902	100 00
McLennan, John Angus	Ile Henry	21 juillet 1903	405 00
Nass, Henry	Pointe de la Batterie	12 mars 1897	300 00
Nickerson, Byron	Ile du Nègre	26 juillet 1897	300 00
Nunn, George	Barre Sydney	20 juin 1872	300 00
O'Leary, Wm. E	Ile du Castor	22 février 1900	350 00
O'Hara, Theodore	Port Bickerton	26 janvier 1901	150 00
Orchard, L. D	Rocher aux Goélands	1er " 1877	400 00
Payzant, Jason	Ile de la Petite-Espérance	22 octobre 1901	500 00
Pearl, Albert	Ile Verte, vis-à-vis la baie Marguerite	29 déc. 1873	500 00
Price, Philip	Louisbourg	8 nov. 1897	350 00
Peters, John G.	Pointe Basse	1er oct. 1865	460 00
Pettis, William	Parrsboro'	6 déc. 1888	340 00
Palmer, Howard	Pointe aux Loups	14 oct. 1899	250 00
Palmer, H. W	Pointe du Fort, Lahave	22 mai 1878	200 00
Perry, John	Sheet-Rock	17 déc. 1878	500 00
Perry, Levi	Havre Nord-Est, feux d'alignement	17 juin 1899	200 00
Peters, John N	Ile aux Eglantiers	6 " 1901	400 00
Pope, John	Main-à-Dieu	11 sept. 1902	300 00
Patterson, Wm	Dartmouth	3 juin 1903	100 00
Peters, Jr	Mécan. du signal de brume de la Pointe Basse	29 déc. 1903	500 00
Robinson, Charles	Rocher Noir	16 mars 1885	330 00
Ruggles, Frank	Boar's-Head	24 mai 1901	350 00
Robicheau, B. H	Cap Sainte-Marie	5 juillet 1886	350 00
Rathburn, S. M.	Horton-Bluff	 1879	250 00
Reid, George J	Ile Haute	18 oct. 1889	500 00
Ross, Robert	Ile de George	18 janv. 1876	250 00
Robblee, Jacob V	Pointe Shafner	29 mai 1897	150 00
Riley, Simon W	Annapolis Royal	7 mars 1892	100 00
Richards, Stephen C	Havre de Charlo, feu d'alignement	4 nov. 1901	120 00
Ross, Alex. W	Little-Narrows	23 mai 1902	120 00
Rogers, Lloyd	Ile Amet	11 nov. 1902	450 00
Smith, Eph	Ile Sambro intérieure, poteau phare	3 janv. 1900	40 00
Scott, M. C	Guysborough	19 avril 1884	220 00
Spencer, Robert A	Pointe Spencer	1er " 1870	125 00
Suthern, Edward W.	Westport	12 " 1890	300 00
Saulnier, John H	Pointe de l'Eglise, Baie Sainte-Marie	8 août 1878	200 00
Sampson, C	Ile Ouetique	1er déc. 1874	350 00
Strum, James A	Ile Westhaver	25 sept. 1888	200 00
Sollows, A. J	Port-Maitland ou poteau-phare de l'Anse Verte	28 déc. 1900	75 00
Sampson, Theodore	Havre au Castor sud, poteau-phare	15 oct. 1892	80 00
Smith, Caleb	Salter Head, feu-balise	21 juin 1888	60 00
Smith, William B.	Westhead, Ile du Cap Sable	12 avril 1890	200 00
Simpson, John	Douane de Pictou, phare	10 déc. 1901	100 00
Smeltzer, John D	Ile Hobson	10 avril 1900	300 00
Smith, John Young	Ile Page	17 janv. 1901	150 00
Stevens, James Gordon	Sand Spit, havre de Shelburne	11 mars 1903	280 00
Slaunwhite, S. P	Baie Terence	13 oct. 1903	100 00
Vigneau, George	Ile du Jersiais	23 mars 1883	300 00
Vance, George	Masstown	29 juin 1898	25 00
Walsh, Patrick	Lingan-Head	22 fév. 1902	200 00
Wolfe, Howard M.	Ironbound	22 juin 1895	250 00
Wells, James	Whitehead	20 oct. 1897	510 00
Wambold, James	Sheet-Harbour-Passage	11 mai 1887	50 00

* Par mois pendant la saison de navigation.

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVELLE-ECOSSE—*Fin.*

Nom.	Poste.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Webb, Patrick	Havre au Bouche	19 fév. 1896	250 00
Webber, James M	Torbay	10 mai 1898	300 00
Wynacht, W. H	Ile à la Croix, phare et sifflet de brume	13 avril 1898	800 00
Warren, R. V	Ile Ingonish	17 sept. 1903	360 00
Young, Uriah	Chester, île du Quaker	15 fév. 1884	400 00
Yorke, Freeman	Cap Sharpe	30 juin 1902	250 00

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Anderson, Albert	Havre de Saint-Pierre	25 juillet 1900	130 00
Allen, Joel S	Pointe du Sauvage, jetée	18 mai 1898	375 00
Beaton, Angus	Pointe du Hasard, feu d'alig. intérieur	21 nov. 1902	60 00
Clark, Jesse George	Pointe Sainte-André, feu d'alig. intérieur	14 août 1901	125 00
Champion, Wm	Havre Cascumpec	25 oct. 1897	100 00
Costain, Frederick	Miminegash, feu d'alig. intérieur	19 mai 1897	40 00
Connors, George	Georgetown, Pointe St-André, feux d'alig. ext.	3 juin 1901	125 00
Fraser, John	Summerside, feux d'alig. de devant	12 avril 1897	100 00
Gaudet, Agape	Big Tignish	30 août 1897	130 00
Gillis, Donald	Pointe Prim	10 déc. 1897	300 00
Gallant, Jos. Jos	Cap Egmont	21 oct. 1902	200 00
Hardy, Wm	Petit Chenal	26 juillet 1875	100 00
Howatt, Abner J	Crapaud, feu d'alig. extérieur	22 " 1893	100 00
Harris, Wm	Cap à l'Ours	11 nov. 1896	350 00
Inman, James	Crapaud, feu d'alig. intérieur	 1901	100 00
Kielly, John Andrew	Cove-Head, intérieur	27 nov. 1890	90 00
Lewis, James	Brighton-Beech, feu d'alignement	1er mars 1899	100 00
Munn, Duncan	Little-Sands	1er mai 1877	30 00
Morrison, John D	Rivière Cardigan	15 août 1901	100 00
McDonald, John W	Tracadie	24 mai 1901	100 00
McRae, Daniel	Hasard, feu d'alig. extérieur de	6 avril 1900	70 00
McDonald, Lauchlin	Pointe de l'Est, phare et sifflet de brume	23 fév. 1897	600 00
McDonald, John	Orwell	25 juin 1879	80 00
McLeod, Jas. H	New-London	29 janv. 1896	125 00
McDonald, Wm	Pointe Ouest	22 août 1876	300 00
McKay, John	Ile Boisée	12 sept. 1898	250 00
McDonald Angus	Souris-Est	13 nov. 1880	300 00
McDonald, Jas. A	Havre des Sauvages	11 juillet 1889	100 00
McLeod, Lemuel	Havre Murray, intérieur	21 déc. 1897	50 00
McPherson, Daniel W	Quai de fascines, Orwell, feux d'alig	13 janv. 1899	60 00
McNeil, Alex. S	Pointe de Blockaus, Charlottetown	25 mars 1901	340 00
O'Brien, Patrick	Miminegash, feu d'alignement	14 mai 1897	60 00
Phee, James	Pointe Nord	4 sept. 1897	300 00
Penny, Robert	Havre Murray, extérieur	11 nov. 1897	50 00
Pino, Joseph N	Rustico-Nord	6 fév. 1897	125 00
Ranaghan, Peter	Sea-Cow-Head	21 avril 1873	250 00
Robertson, Alfred	Annandale, feux d'alignement	5 oct. 1898	100 00
Sinclair, Wm	Ile au Poisson	8 mars 1897	250 00
Stuart, Geo	Havre de Summerside, feux d'alig. postérieurs	8 sept. 1895	80 00
Steele, Colin	Panmure-Head	3 juin 1901	250 00

ETAT donnant les noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Fin.*

ILE DU PRINCE-EDOUARD—*Fin.*

Nom.	Poste.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Tuplin, Jas. C	Ile au Sable, Cascumpec	5 mai 1897	300 00
Taylor, Chas	Pointe Darnley, feux d'alignement	14 juin 1897	60 00
Taylor, James W	Ile Saint-Pierre	1 mai 1897	200 00
Wiggings, G. W. J	Pointe Darnley, feux d'alignement	16 octobre 1896	100 00
Wright, Chas. L	Wright, feu d'alignement, havre au Crapaud	14 juin 1894	100 00
Young, James	Havre de l'Ile Boisée	27 octobre 1892	80 00

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Allison, Frank Fagan	Portier Pass	12 nov. 1902	*30 00
Brown, Wm. Henry	Ile Ballinac	3 oct. 1901	200 00
Blanchard, B	Les Sœurs	20 déc. 1902	500 00
Black, George M	Fiddle Reef	21 mai 1903	*25 00
Carpenter, C	Dryad Point	7 nov. 1899	180 00
Crozier, James	Bare Point Chemainus	12 juin 1897	168 00
Clarke, M. G	Ile de l'Entrée, phare et sifflet de brume	26 nov. 1897	900 00
Codville, James	Ile Pointer	26 déc. 1899	360 00
Croft, M. A	Ile de la Découverte, phare et sifflet de brume	1er avril 1902	900 00
Daykin, William P	Pointe Carmanah, phare et sifflet de brume	4 nov. 1890	1,200 00
Davidson, John	Cap Mudge	27 juin 1898	360 00
Eastwood, F. M	Race Rocks	31 jan. 1891	1,200 00
Erwin, Walter	Pointe Atkinson, phare et sifflet de brume	5 oct. 1880	1,000 00
Forsythe, James	Ile d'Ivoire	5 sept. 1900	500 00
Georgeson, Henry	Active Pass, phare et sifflet de brume	21 juillet 1884	900 00
Georgeson, James	Ile Saturna, Pointe-Est	26 oct. 1889	550 00
Grove, John	Pointe Prospect	21 juin 1898	300 00
Gallop, J. W	Balfour	— mar. 1900	240 00
Gordon, Walter	Ile Jaune	27 sept. 1901	500 00
Greenway, H	Rivière Fraser	30 janv. 1902	900 00
Harrap, R	Ile Coffin et Miami Reef	15 april 1903	300 00
Harrison, S. G	Ile Beren	4 nov. 1897	300 00
Harvey, Thos. W	Ile Lawyer's	22 oct. 1901	600 00
Jeffries, Alfred	Sister's Rock, Vancouver	30 avril 1901	500 00
Jones, William D	Pointe Brockton, Burrard-Inlet	20 août 1890	300 00
Johnston, Capt. George	Fisgard	30 juillet 1901	500 00
Kootenay Electric Light Co.	Kaslo Spit	1er déc. 1897	240 00
Moore, Hugh	Ile au Canard	15 mai 1903	*20 00
McColl, T. Wm.	Pointe Garry	24 juillet 1898	*10 00
McColl, S. Wm	Feux de l'embouchure de la rivière Fraser	1er mars 1903	*25 00
Patterson, Thomas	Cap Beale	2 mar. 1895	†500 00
Richardson, John	Pointe Portlock, phare et signal de brume	2 déc. 1895	460 00
Scarlett, Robert	Ile aux Œufs	22 août 1900	600 00
Sparks, T	Brotchy Ledge et autres balises, havre de Vict.	29 janv. 1903	15 00

* Par mois. † Allocation de $700 pour provisions et aide.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA.

ANNEXE

ETAT des dépenses du ministère de la Marine

——	1868.	1869.	1870.	1871.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—				
En amont de Montréal	40,561 28	42,306 69	46,289 05	44,054 01
District de Montréal	23,053 56	25,762 54	21,669 49	22,453 52
En aval de Québec	45,615 35	41,651 73	43,730 61	31,582 75
Nouvelle-Ecosse	46,460 72	56,394 88	43,682 86	76,230 77
Nouveau-Brunswick	20,488 00	23,893 00	27,485 14	20,542 29
Ile du Prince-Edouard	.....	.....	.....	.....
Colombie-Britannique	.....	.....	.....	.....
Construction—				
En amont de Montréal	3,136 15	.....	2,976 83	8,770 55
Québec	7,323 75	7,492 59	1,543 06	.....
Nouvelle-Ecosse	22,041 42	6,905 80	18,967 23	10,948 31
Nouveau-Brunswick	.....	.....	11,555 91	8,735 73
Ile du Prince-Edouard	.....	.....	.....	.....
Colombie-Britannique	.....	.....	.....	.....
Steamers fédéraux—				
Québec	69,026 73	37,176 02	34,549 49	59,797 05
Nouvelle-Ecosse	14,778 92	26,603 94	19,759 96	13,139 86
Nouveau-Brunswick	.....	.....	.....	.....
Ile du Prince-Edouard	.....	.....	.....	.....
Colombie-Britannique	.....	.....	.....	.....
Examens des capitaines et seconds	.....	.....	908 12	1,407 66
Expédition à la baie d'Hudson	.....	.....	.....	.....
Enquêtes au sujet des naufrages	.....	.....	140 00	.....
Hôpital de la marine, Québec	19,977 36	19,221 45	21,618 73	19,823 18
Hôpitaux de marine	1,070 86	15,615 71	15,652 62	15,728 93
Service météorologique	8,200 00	8,950 00	8,950 00	9,379 82
Enregistrement des navires canadiens	.....	.....	.....	.....
Enlèvement des obstacles à la navigation	.....	.....	2,350 07	1,000 00
Récompenses pour sauvetages de vies	.....	.....	.....	.....
Service des signaux	.....	.....	.....	.....
Inspection des bateaux à vapeur	7,106 93	7,999 00	7,396 96	8,321 00
Levée hydrographique, baie Georgienne	.....	.....	.....	.....
Police riveraine, Montréal	27,445 35	10,238 71	9,323 31	8,030 00
" Québec		12,633 59	9,038 62	9,370 73
Gouvernement civil	15,083 88	18,064 25	19,401 05	20,220 96
Communication par steamers—				
Entre Québec et les provinces maritimes	.....	.....	.....	.....
Entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme	.....	.....	.....	.....
Achat de steamers pour remplacer—				
Le *Glendon*	.....	.....	.....	.....
Le *Lady Head*	.....	.....	.....	.....
Service postal d'hiver (I.P.-E.)	.....	.....	.....	.....
Observations des marées	.....	.....	.....	.....
Gratifications	.....	.....	.....	.....
Levé hydrographique, Burrard Inlet	.....	.....	.....	.....
Commerce d'exportation du bétail	.....	.....	.....	.....
	371,070 56	360,899 90	367,129 11	389,537 12

N° 15.

depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1903.

1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
57,60916	61,036 47	60,798 75	71,937 18	68,344 18	65,421 00	73,175 11	74,587 78	65,518 61
22,369 00	31,143 14	20,939 13	15,000 00	12,999 48	15,998 00	15,996 00	14,917 95	16,523 88
41,936 00	65,645 00	102,056 09	110,362 00	98,792 93	89,980 41	96,904 00	93,178 61	96,703 87
67,862 24	100,953 80	114,711 91	114,344 51	143,125 56	128,496 00	132,888 95	120,951 33	116,189 60
23,369 12	29,266 85	53,439 04	60,119 02	62,551 61	50,998 00	58,989 00	57,499 02	61,252 82
.....	.....	3,357 71	12,584 64	13,730 53	11,817 00	16,986 66	12,158 72	15,288 17
.....	13,207 09	18,519 50	15,983 72	17,175 97	15,853 00	18,948 78	15,152 73	15,576 99
6,940 45	18,999 38	24,461 86	14,286 65	13,320 40	16,267 98	7,207 96	11,993 75	13,297 81
57,818 35	39,303 87	41,950 82	19,325 00	24,336 47	12,945 29	12,776 47	4,154 58	7,797 75
34,760 12	90,181 79	51,867 94	43,898 63	42,214 55	25,550 00	13,500 00	17,386 97	7,069 01
9,561 14	16,691 06	31,572 60	8,842 97	17,819 85	7,083 82	12,028 13	22,598 14	4,985 53
.....	.....	.....	.....	11,829 61	17,752 00	2,504 47	2,560 88	6,074 50
.....	.....	4,353 93	8,799 07	8,477 67	29 66	.....	.....	.....
47,500 00	51,758 05	64,490 00	79,043 70	62,971 49	49,987 66	42,683 00	44,972 79	49,318 93
20,999 63	24,999 57	30,008 99	22,992 62	133,826 08	38,739 39	43,027 00	42,016 53	49,438 93
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	16,241 26	61,782 63	28,933 63	16,332 05	14,429 52
12,115 96	15,984 72	10,555 67	41,796 74	10,156 56	16,095 90	12,193 40	7,460 68	9,733 34
4,312 07	6,466 18	4,520 19	5,696 62	4,672 08	4,050 00	4,249 76	4,250 12	4,253 43
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
874 00	1,068 89	2,313 31	366 00	466 41	342 65	500 00	1,691 00	676 73
21,000 00	21,000 00	20,456 45	21,994 75	23,795 85	19,965 97	19,987 50	20,791 77	12,991 23
53,536 16	27,150 43	45,986 87	37,111 67	37,155 72	42,449 55	37,487 10	37,445 57	35,040 00
12,618 15	18,830 54	36,700 59	33,580 00	45,560 03	44,871 38	46,050 24	45,706 13	45,554 51
.....	.....	272 30	1,096 46	412 06	842 14	1,435 10	239 26	257 75
.....	.....	.....	450 00	.....	203 00	462 00	305 86	825 00
2,284 32	1,975 13	4,931 78	3,552 86	2,292 20	1,958 55	4,071 00	2,533 10	2,263 15
.....	.....	1,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8,500 00	13,266 00	10,291 58	12,200 00	13,081 86	13.073 01	13,228 38	13,076 46	11,854 34
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10,000 00	14,453 87	12,370 86	13,395 00	14,090 00	13,524 29	14,062 00	13,462 74	13,131 06
10,348 00	18,200 00	26,526 66	24,500 00	27.136 68	21,482 08	23,498 06	23,023 26	22,094 48
22,644 52	25,336 04	30,087 23	31,326 18	32,789 18	32,304 12	32,682 50	36,610 19	35,083 95
.....	.....	15,000 00	10,000 00	10,000 00	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	750 00	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
518,958 49	706,817 92	845,150 09	844,586 09	970,146 27	820,054 38	786,156 23	755,359 47	723,360 89

ÉTAT des dépenses du ministère de la Marine

—	1881.	1882.	1883.
	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—			
En amont de Montréal	65,541 21	71,048 50	70,116 68
District de Montréal	14,326 36	21,643 05	22,260 32
En aval de Québec	89,781 29	91,098 66	102,784 99
Nouvelle-Ecosse	128,918 59	137,846 15	150,793 17
Nouveau-Brunswick	63,921 90	66,073 00	75,946 92
Ile du Prince-Edouard	12,997 36	16,985 72	17,907 27
ColombieBritannique	17,570 72	17,803 00	18,349 06
Cap-Race	.....	.....	.....
Construction—			
En amont de Montréal	14,180 02	13,581 00	9,782 27
Québec	7,539 76	3,731 31	9,672 50
Nouvelle-Ecosse	7,757 52	13,355 00	9,422 75
Nouveau-Brunswick	4,578 52	2,253 80	1,022 57
Ile du Prince-Edouard	8,150 06	3,092 00	1,934 49
Colombie-Britannique	8,655 39	3,237 90	1,005 26
Imprimeur de la reine	.....	.....	.....
Steamers fédéraux—			
Québec	64,973 00	44,923 98	45,156 13
Nouvelle-Ecosse	36,700 00	31,049 74	37,841 07
Nouveau-Brunswick	.....	.....	.....
Ile du Prince-Edouard	15,139 95	23,911 97	19,680 00
Colombie-Britannique	11,788 09	8,504 61	25,484 00
Département	.....	.....	.....
Examens des capitaines et seconds	3,888 41	3,981 00	4,021 20
Expédition à la baie d'Hudson	.....	.....	.....
Enquête au sujet des naufrages	310 48	863 19	875 64
Hôpital de la marine, Québec	19,964 33	19,938 12	19,998 53
Hôpitaux de marine	32,218 94	33,162 45	29,880 78
Service météorologique	46,163 54	47,464 07	51,990 25
Enregistrement des navires canadiens	607 43	2,013 28	168 84
Enlèvement des obstacles à la navigation	150 00	1,116 51	35 80
Récompenses pour sauvetage de vies	1,806 13	2,212 00	2,534 60
Services des signaux	.....	.....	3,365 33
Inspection des bateaux à vapeur	12,211 65	14,835 00	16,209 00
Levés hydrographiques	.....	.....	77 81
Police riveraine, Montréal	21,953 26	21,994 74	15,798 24
" Quebec	13,497 81	20,221 82	22,520 41
Gouvernement civil	36,447 50	36,789 46	37,988 39
Communication par steamers—			
Entre Québec et les provinces maritimes	.....	.....	.....
Entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme	.....	.....	.....
Réparations aux quais	.....	.....	.....
Achat de steamers pour remplacer—			
Le *Stanley*	.....	.....	395 55
Le *Glendon*	.....	.....	.....
Le *Lady Head*	.....	.....	.....
Service postal d'hiver, I. P.-E	.....	.....	.....
Observations des marées	.....	.....	.....
Gratifications	.....	.....	.....
Levé hydrographique, Burrard-Inlet	.....	.....	.....
Commerce d'exportation du bétail	.....	.....	.....
Levé hydrographique, baie de Quinté	.....	.....	.....
Secours aux canadians en détressee	.....	.....	.....
Equipement des navires	.....	.....	.....
Veuve de feu A. Warner	.....	.....	.....
McDonald Frères	.....	.....	.....
Rapports parlementaires	.....	.....	.....
Enquête au sujet du canal d'assainissement de Chicago	.....	.....	.....
John McDonald	.....	.....	.....
Longitude de Montréal	.....	.....	.....
Station biologique de la marine	.....	.....	.....
	761,730 62	774,831 53	825,010 82

depuis la Confédération jusqu'au 30 juin 1903.—*Suite.*

1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
70,788 27	70,697 89	85,713 98	75,690 74	85,588 70	72,721 23	84,035 65	93,180 72
22,946 43	23,262 94	33,289 28	16,735 49	17,510 17	12,285 79	118,750 70	122,471 89
101,302 35	118,856 94	131,095 29	131,540 80	108,278 67	112,690 20		
142,909 72	137,439 40	143,153 24	117,708 53	133,009 92	140,197 15	139,459 56	139,916 83
86,670 70	92,130 28	76,046 63	96,425 28	73,465 49	78,285 79	61,608 91	61,089 31
19,059 62	20,218 83	22,282 52	17,852 13	14,796 62	19,118 51	16,968 80	19,000 46
18,107 54	15,497 76	14,783 75	16,250 43	19,604 63	16,877 12	16,411 49	19,595 22
.....	.....	.....	4,453 25	5,124 20	7,358 01	.....	.....
18,432 63	27,977 42	36,678 16	18,383 20	6,341 97	8,623 76		9,796 28
3,168 48	4,354 87	5,877 84	1,260 00	2,287 86	12,203 06		3,723 14
12,489 35	4,352 42	5,905 17	5,330 89	5,533 48	6,039 91		4,596 94
2,868 70	7,667 42	2,421 66	5,280 75	1,542 61	2,966 36	23,863 09	208 16
2,158 60	879 40	.....	384 60	.....	.....		410 00
2,830 38	5,223 11	4,942 70	321 84	5,918 00	1,890 00		14,417 25
.....	.....	.....	26 58	.....	40 14		.....
43,019 13	51,092 98	51,485 03	50,714 52				
27,726 60	42,921 27	30,283 27	32,287 10				
.....	.....	24,633 26	14,337 23				
19,539 52	33,962 54	20,927 58	19,987 67	150,659 19	126,629 33	114,956 20	111,437 03
16,111 83	12,485 07	13,430 69	10,809 07				
.....	.....	.....	13,288 83				
5,580 79	6,656 44	5,239 28	4,858 98	5,063 96	4,381 04	4,117 83	4,255 24
480 69	71,374 69	35,217 10	14,762 61	165 00	.....	.....	.....
830 12	385 15	592 63	520 14	513 91	516 67	888 94	1,172 77
19,990 34	19,996 68	16,047 95	19,706 96	18,777 62	18,643 14	10,279 08	751 75
31,401 30	45,371 29	32,229 02	32,545 35	30,667 67	33,089 20	31,450 03	33,303 37
56,418 16	56,625 40	56,898 33	57,140 74	59,986 10	58,577 07	58,452 10	62,457 10
189 27	237 88	157 13	233 13	897 02	179 21	647 52	1,207 07
342 76	2,259 21	1,237 34	4,190 83	2,500 94	3,603 65	5,737 26	3,633 65
2,614 91	5,221 15	8,147 22	7,363 94	6,825 48	5,503 44	8,150 92	4,952 20
6,704 17	3,881 05	4,622 00	5,082 17	4,441 59	5,092 54	4,976 80	4,700 79
21,893 28	23,235 04	21,775 57	22,847 80	21,430 45	22,213 03	20,989 52	22,183 50
26,745 54	20,454 68	17,759 36	21,592 55	19,424 14	17,808 46	17,969 23	17,677 76
19,021 93	17,683 59	20,933 75	17,413 47	18,725 95	16,948 82	13,164 00	573 81
22,958 79	20,399 33	22,922 82	22,935 65	18,553 57	14,698 68	8,620 61	7,279 85
38,775 00	29,900 83	30,453 57	37,193 62	32,728 78	43,501 96	42,835 78	43,253 67
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	143,505 60	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
56,164 71	47,238 03	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5,985 42	6,312 93	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	7,740 25	1,842 47	2,752 67	7,012 70
.....	.....	.....	.....	.....	.....	244 75	1,888 71
.....	.....	.....	.....	.....	200 00	80 00	1,025 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,690 12
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	520 85
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
927,241 61	1,129,901 14	980,120 59	917,557 31	883,250 85	1,023,801 34	807,417 53	885,410 11

ETAT des dépenses du ministère de la Marine

—	1892.	1893.	1894.	1895.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—				
En amont de Montréal	87,033 61	87,598 15	78,090 69	82,541 16
District de Montréal / En aval de Québec	116,531 27	120,404 19	124,348 80	124,763 81
Nouvelle-Ecosse	148,815 26	150,445 26	137,339 73	140,977 53
Nouveau-Brunswick	66,886 69	71,079 46	59,917 96	69,654 46
Ile du Prince-Edouard	17,069 98	16,819 64	15,569 39	17,976 67
Colombie-Britannique	26,858 68	24,413 27	27,240 77	21,734 18
Divers	.....	.....	.....	.....
Construction—				
En amont de Montréal	21,704 05	8,766 62	12,581 15	2,699 40
Québec	809 27	10,097 18	4,743 13	3,004 14
Nouvelle-Ecosse	1,965 16	4,381 24	3,104 77	4,737 03
Nouveau-Brunswick	1,845 35	1,271 15	115 45	1,597 80
Ile du Prince Edouard	1 56	.....	1,604 00	.....
Colombie-Britannique	9,478 81	2,958 61	6,356 43	180 83
Divers	.....	.....	.....	.....
Steamers fédéraux—				
Quebec / Nouvelle-Ecosse / Nouveau-Brunswick / Ile du Prince-Edouard / Colombie-Britannique / Ministère	145,899 61	163,097 46	178,183 97	169,661 64
Examens des capitaines et seconds	6,363 88	4,116 99	3,745 33	2,757 29
Expédition à la baie d'Hudson	.....	.....	.....	.....
Enquêtes au sujet des naufrages	603 21	643 49	850 81	351 15
Hôpital de la marine, Québec	.....	.....	.....	.....
Hôpitaux de la marine	34,106 83	35,757 07	38,403 94	38,589 05
Service météorologique	67,138 06	64,165 60	66,440 96	64,588 34
Enregistrement des navires canadiens	462 59	1,476 19	394 00	207 40
Enlèvement des obstacles à la navigation	2,878 68	1,554 53	202 02	2,217 36
Récompenses pour sauvetage de vies	6,398 93	7,432 64	8,014 67	6,591 34
Service des signaux	5,014 42	5,040 58	4,668 93	5,311 74
Inspection des bateaux à vapeur	22,736 59	24,386 95	25,961 36	26,385 88
Levés hydographiques	16,451 10	17,542 11	31,461 76	12,653 28
Police riveraine, Québec	6,161 60	5,436 23	.....	.....
Gouvernement civil	43,195 31	56,477 23	54,988 88	71,373 82
Réparations aux quais	.....	84 90	1,007 67	824 38
Achat du steamer *Minto*	.....	.....	.....	.....
Service postal d'hiver, Ile du Prince-Edouard	3,309 44	4,376 96	6,497 03	6,138 18
Observations des marées	711 59	5,099 17	10,172 61	11,507 24
Gratifications	.....	.....	3,261 32	.....
Levé hydrographique, Burrard Inlet	2,580 45	.....	.....	.....
Commerce d'exportation du bétail	1,411 57	1,711 73	1,350 83	2,268 74
Levé hydrographique, baie de Quinté	.....	2,085 45	.....	.....
Secours aux canadiens en détresse	.....	.....	.....	7 30
Equipement des navires	.....	.....	.....	500 00
Veuve de feu A. Warner	.....	.....	.....	160 00
Macdonald Frères	.....	.....	.....	4,000 00
Rapports parlementaires	.....	.....	.....	.....
Enquête au sujet du canal d'assainissement de Chicago	.....	.....	.....	.....
John Macdonald	.....	.....	.....	.....
Dépenses casuelles	.....	.....	.....	.....
Station biologique de la marine	.....	.....	.....	.....
Nouveau poste de sauvetage, Longue-Pointe	.....	.....	.....	.....
Appoint. des commis temporaires	.....	.....	.....	.....
Steamer pour remplacer le *Bayfield*	.....	.....	.....	.....
Observatoire, Montagne-de-Soufre	.....	.....	.....	.....
Charles Morrison	.....	.....	.....	.....
W. H. Smith	.....	.....	.....	.....
Commission de pilotage de Montréal	.....	.....	.....	.....
Bassin de radoub de Montréal	.....	.....	.....	.....
	861,426 80	898,720 03	905,654 34	895,828 28

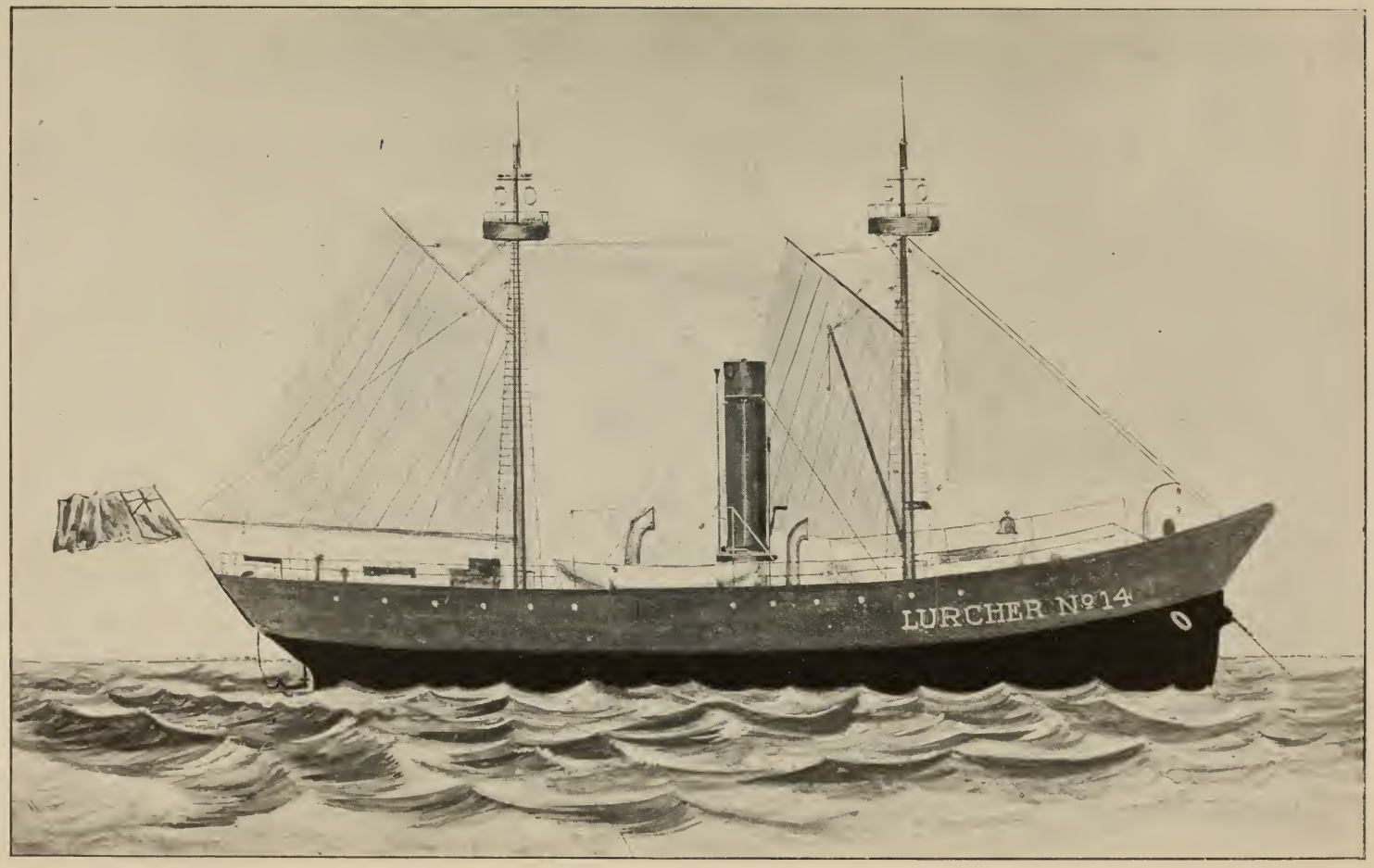
depuis la Confédération jusqu'au 30 juin 1903—*Fin.*

1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
87,256 28	80,961 06	87,841 22	92,751 23	82,810 92	93,708 16	92,195 52	117,896 37
124,143 66	126,186 00	116,279 88	136,134 79	122,112 42	132,147 88	154,839 06	148,302 34
123,234 65	124,671 19	126,386 00	65,072 35	122,414 86	142,359 01	149,572 14	142,725 69
63,018 64	56,771 02	67,369 98	128,674 15	52,491 93	65,247 80	69,133 51	73,410 65
17,988 15	16,429 23	18,112 93	20,589 81	42,878 40	28,031 85	24,223 73	25,757 33
24,770 44	25,679 52	26,862 03	29.530 20	33,545 95	31,938 25	35,119 03	35,758 43
.....	.....	.....	.....	.....	.....	46 75	.....
11,993 84	9,527 84	6,867 69	3,729 62	7,094 64	12,499 99		
3,300 00	296 26	3,649 90	37,838 80	40,319 03	17,060 03		
1,842 94	61 71	4,067 99	3,123 16	4,884 22	12,832 69		
200 00	1 60	1,423 34	91 49	.....	266 34	158,714 09	399,487 73
.....	452 90	1,409 60	616 96	5,586 91	922 00		
225 50	569 99	6,414 19	19,305 60	.....	4,160 74		
.....	.....	.....	.....	.....	660 03		
145,315 28	136,940 11	117,644 39	145,270 75	180,430 65	195,484 75	452,526 92	369,813 97
4,062 82	3,536 29	3,335 40	3,568 26	3,750 69	3,730 25	3,305 59	4,968 36
.....	19,091 32	27,050 66	.....	.....	.....	.....	.....
483 98	565 25	312 77	982 17	773 06	1,022 65	1,824 55	1,367 45
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
36,682 96	37,984 71	38,162 56	37,353 29	37,743 30	36,008 75	51,827 13	48,750 15
66,600 29	67,397 71	64,135 71	73,148 05	67,692 42	74,082 76	80,147 46	87,293 00
517 60	531 55	818 33	966 48	266 43	546 62	607 23	417 25
456 38	631 86	704 17	745 49	252 19	1,000 00	1,325 25	682 98
8,004 38	5,955 19	5,081 40	7,049 09	7,007 97	8,519 92	8,278 55	9,306 25
5,338 76	5,986 12	4,993 88	6,067 49	5,906 83	8,950 17	6,452 56	6,863 75
26,321 27	26,837 83	26,342 29	28,035 49	27,965 72	29,247 59	27,493 80	30,172 09
15,099 63	12,352 99	15,306 66	13,664 97	12,600 98	16,170 20	25,488 64	35,243 97
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	74,801 37	74,644 05	72,833 97	63,331 61	68,776 95	70,246 32	84,442 53
2,644 69	1,795 56	1,618 97	.....	697 87	1,261 06	2,824 28	1,721 91
.....	.....	.....	144,365 26	41,951 88	.....	.....	.....
7,779 69	21,931 05	9,575 31	8,439 70	1,503 70	2,093 93	8,835 86	6,211 28
9,627 45	13,166 20	3,081 45	5,186 35	4,372 18	7,060 20	8,925 33	14,520 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	136 85	1,050 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2,887 24	.....	2,499 80	2,757 85	2,762 24	2,746 84	3,321 23	3,026 25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
746 89	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
291 08	.....	.....	.....	.....	133 32	.....	95 10
2,500 00	.....	.....	.....	.....	1,659 14	.....	.....
200 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	3,452 21	2,630 62	3,490 29	4,822 78
.....	.....	.....	5,709 10	739 61	1,990 58	1,998 85	2,000 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,780 52	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,967 35	6,945 96
.....	.....	.....	.....	.....	.....	50,000 00	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	55 00	3,167 62
.....	.....	.....	.....	.....	.....	223 00	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,691 69	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,745 23
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,528 25
793,634 49	867,772 90	856,192 50	1,102,601 90	982,561 97	1,029,925 32	1,501,618 88	1,671,494 77

ANNEXE N° 16.

RÉCOMPENSES POUR SAUVETAGE.

Noms et désignation des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Description des récompenses.
John H. Bray, capitaine du chalan *Kremlin*, de Boston, Etats-Unis.	Sauvetage de l'équipage du origantin *May* de Lunenburg, N.E.	13 sept. 1901..	Montre d'or et chaîne de la part du ministère de la Marine et des Pêcheries.
Alfred Mercier, capitaine, John Mercier, second, R. Mercier, Alfred Landry, matelots, et M. Landry, mousse de la *Cala Lilly*, de Québec.	Sauvetage de l'équipage de la goélette *Oregon* d'Halifax, naufragée sur les côtes du Labrador.	18 oct. 1901..	Au capitaine $192, au second $25, et $10 piastres à chacun des matelots.
Robert Saunders, Daniel Matheson, Robert Greenless, John McGaw, Thomas McGaw, Walter McGaw, Thomas McGaw, et W. H. Ferguson (noyé), tous membres d'un équipage volontaire de sauvetage.	Sauvetage de l'équipage de la goélette *Anna Maria*, naufragée à Kincardine, Ont.	2 " 1902..	Montre d'or à chacun des sauveteurs de la part du président des Etats-Unis. La médaille que devait recevoir M. H. Ferguson, qui se noya dans cette circonstance, fut présentée à son père.
George W. Nass, capitaine, Jesse Tanner, mécanicien, et Henry M. Nass, matelot, du remorqueur à vapeur *Maggie*, de Lunenburg.	Sauvetage du capitaine et de l'équipage de la goélette américaine *Dreadnought*, de Gloucester, Mass., naufragée près de Lunenburg, N.E.	13 déc. 1902..	Lunette au capitaine et médaille d'or au mécanicien et au matelot de la part du président des Etats-Unis.
W. H. Taylor, capitaine, E. Griffith, deuxième officier, Thos. Clendenning, John Jones-Ramsay, Thos. Cooper, John Cosgrove et Lythgve, matelots du steamer anglais *Lake Megantic*.	Sauvetage de l'équipage de la goélette *Grenada*, de Lunenburg, N.E., naufragée près d'Halifax.	15 " 1902..	Lunette au capitaine, montre d'or au deuxième officier et $15 à chacun des matelots nommés.
Robert McKenzie et Bruce Haydon, pêcheurs.	Sauvetage de E. B. McCallum, pêcheur, dont le bateau chavira dans la b. St-Pierre, Ile du Prince-Edouard.	13 mai 1902..	Montre d'argent et chaîne à chacun des sauveteurs.
Capitaine Malcolm McDonald, Robert Craigie, mécanicien, Neil McIvor, James Craigie et Geo. Green, matelots, équipage volontaire du remorqueur *Huron*.	Remorquage du navire désemparé *Sea King*, dans le havre de Goderich.	22 " 1903..	Cinq piastres au capitaine et au mécanicien, et $3 à chacun des matelots nommés.
Abraham Cook, capit., Henry Cook, Elzear Cook, James Fleet, Samuel Tanner, matelots de la goélette *Minnie M. Cook*, de Lunenburg, N.E.	Sauvetage de l'équipage et d'un passager de la goélette naufragée *Queen of the Fleet*, de Lunenburg.	23 août 1903..	Médaille d'or au capitaine et médaille d'argent à chacun des matelots nommés.



Phare-flottant "Lurcher," sur la batture, Baie de Fundy.

Phare de Sand Spit, Port de St. Andrew's, N.-B.

Saint-Jean, N.-B., Phare du Port.

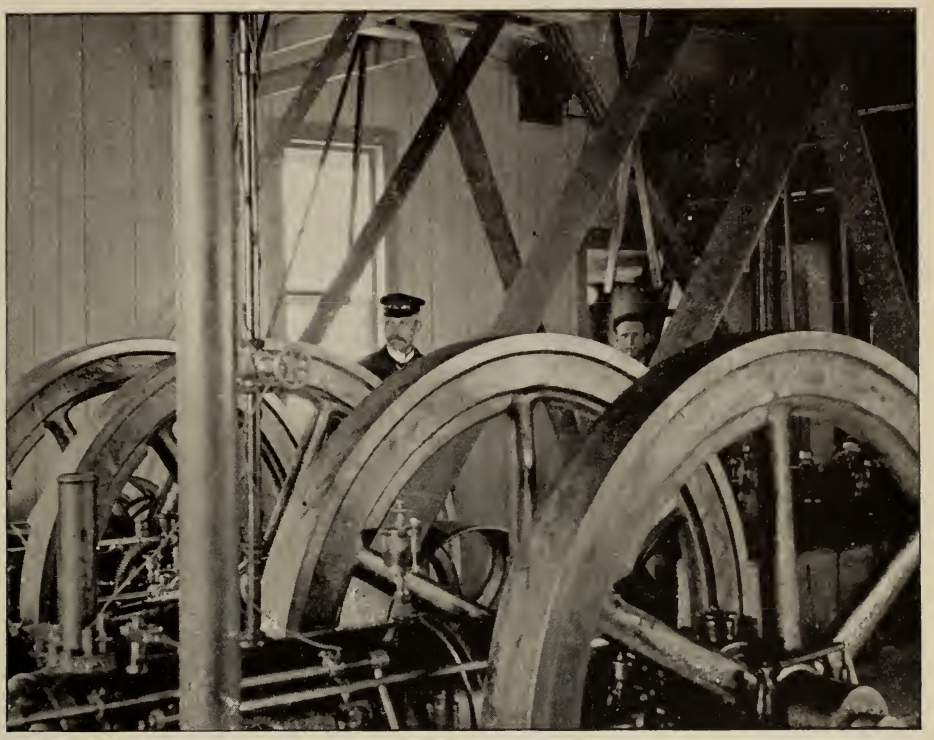
Phare de Parrsboro', N.-E.

Traverse Supérieure du fleuve Saint-Laurent, Phare et Jetée.

Jetée de la Traverse Intérieure du fleuve Saint-Laurent. Steamers retenant la jetée contre la marée baissante, avant l'immersion de la jetée.

Phare de la Pointe au Père.

Batiment des Sirènes, Pointe au Père. Expériences avec les trompettes.



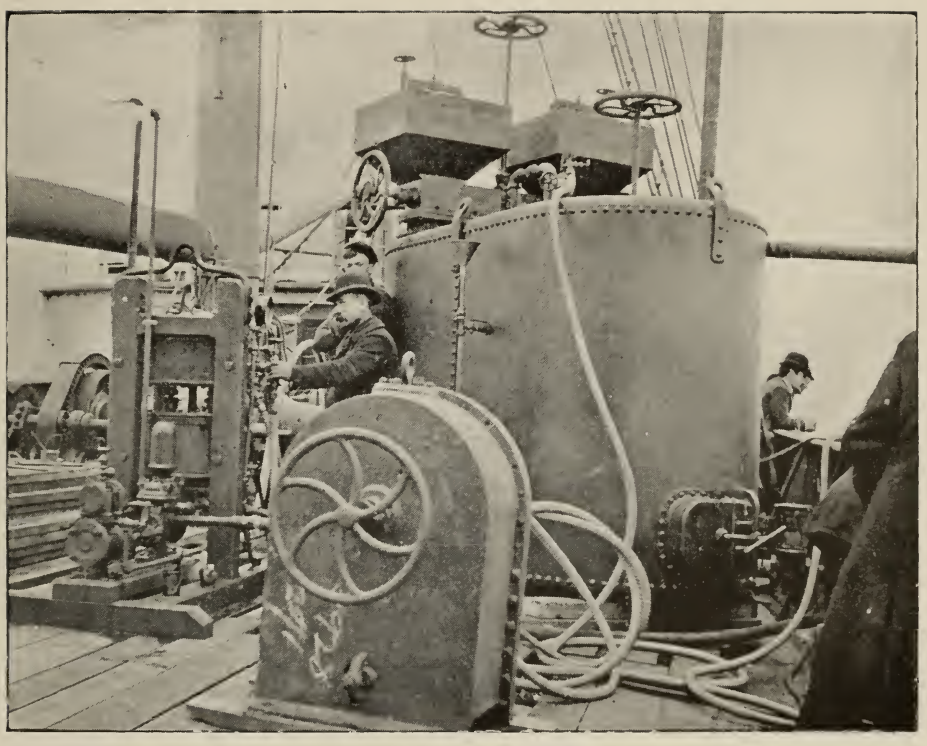
Pointe au Père, P.Q., Machines des Sirènes.

Chaloupe du Quadra attendant la marée à Hole-in-the-Wall, C.B.

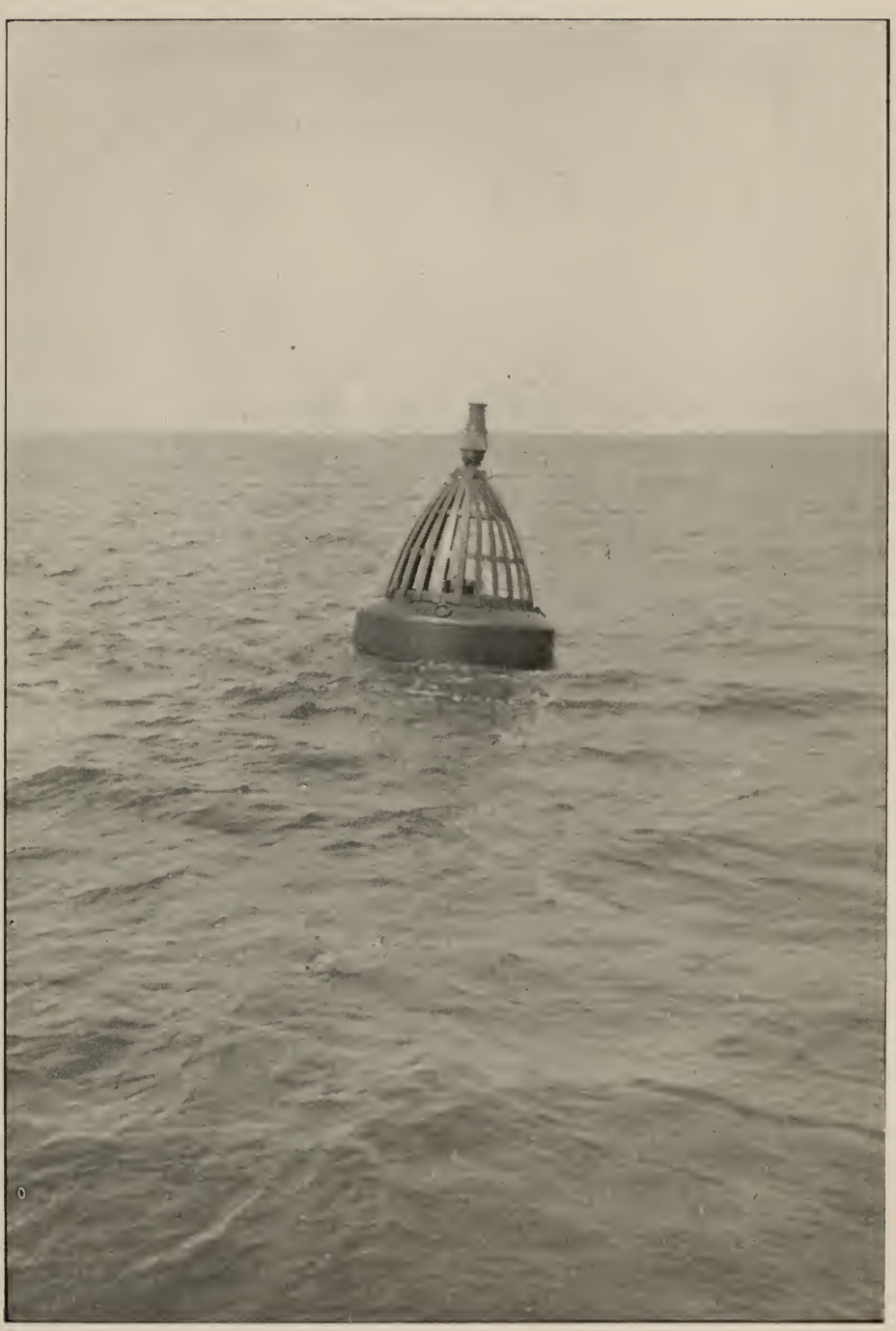
Lachine, P.Q., Tour à feux d'alignement postérieur, Lumière à Gaz.

Remplissage d'une bouée à gaz avec de l'acétylène.

Vapeur du gouvernement fédéral "Scout" Employé au service des bouées à gaz sur le fleuve Saint-Laurent.



Outillage portatif de gaz acétylène installé sur le pont du steamer.



Bouée à gaz de l'Ile Perrot, Lac Saint-Louis.

Phare de l'Ile Bouchard durant erection.

Steamer du gouvernement fédéral "Aberdeen," lège à l'avant.

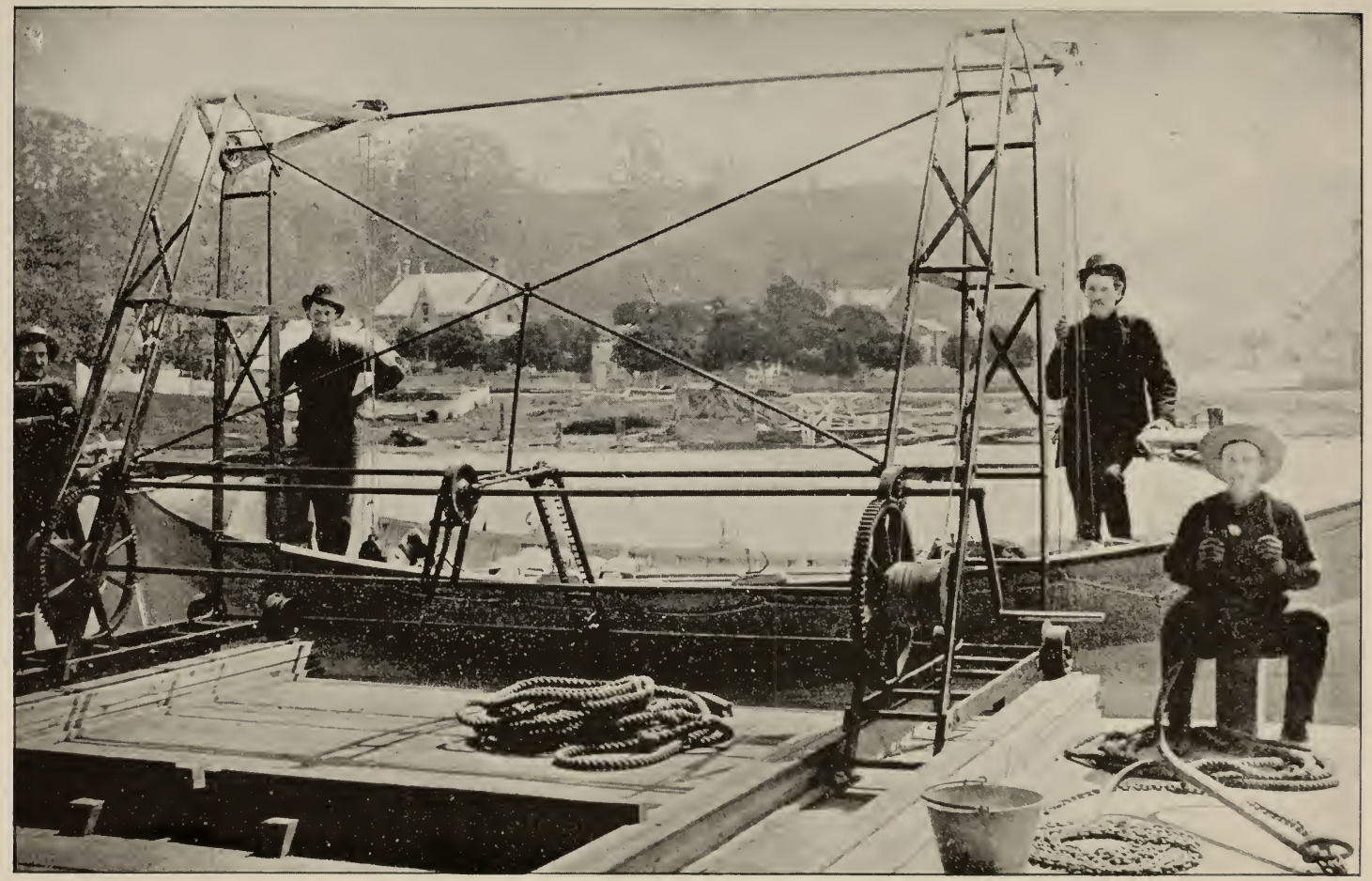
Steamer du gouvernement fédéral "Druid," se rendant à son hivernage.

Rivière Thames, Ont., feu postérieur d'alignement.

Phare du Passage Pelée, Jetée de fondation.

Phare de la Batture du Nègre, Baie de Quinté.

Phare du Rocher du Cheval Rouge, Mille-Isles, Ont.



Port Stanley, Ont., Appareil de Hissage du Bateau de Sauvetage.

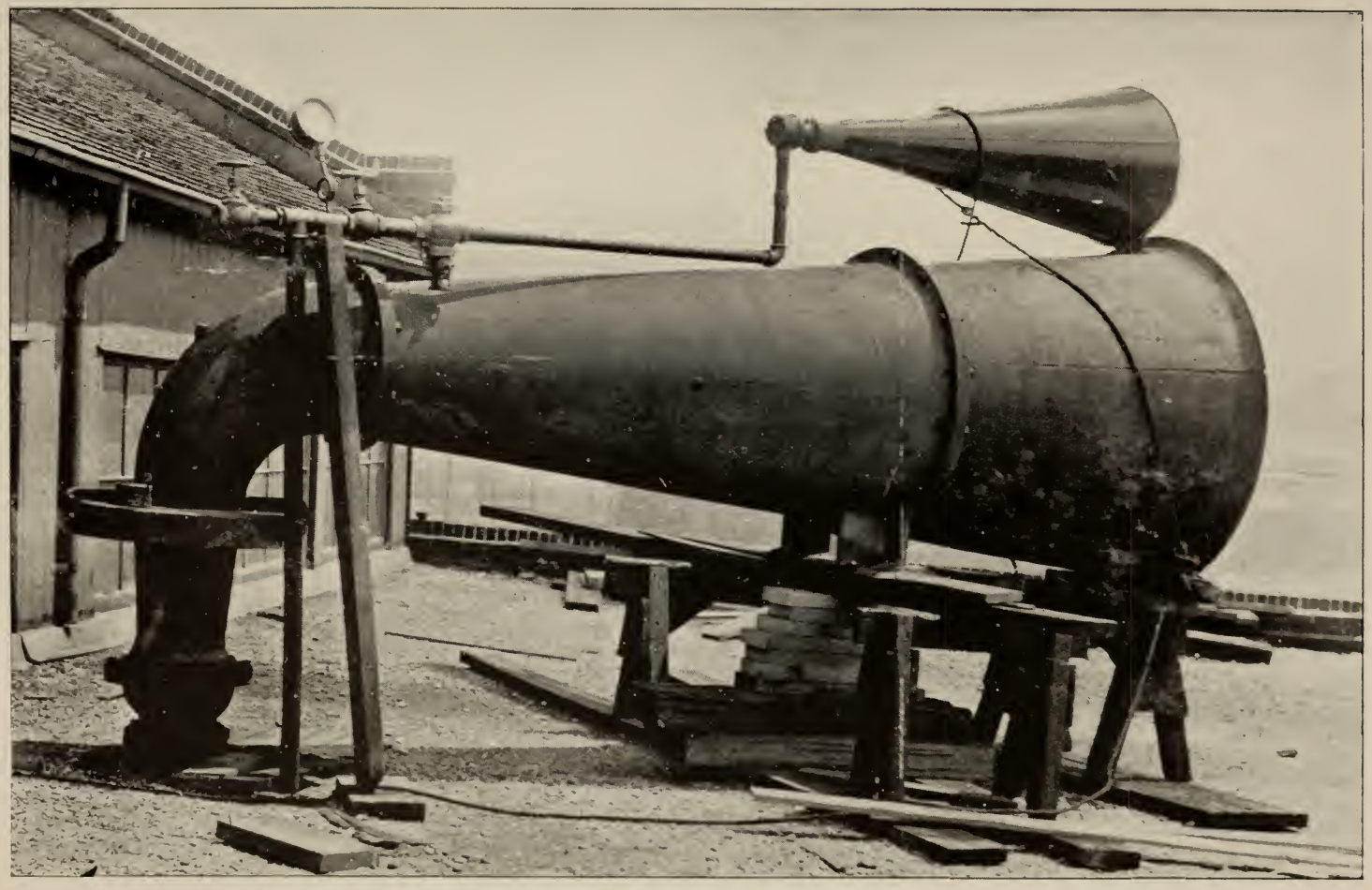
Phare de l'Ile Lawyer, C.B.

Phare de Pointer Point, C.B.

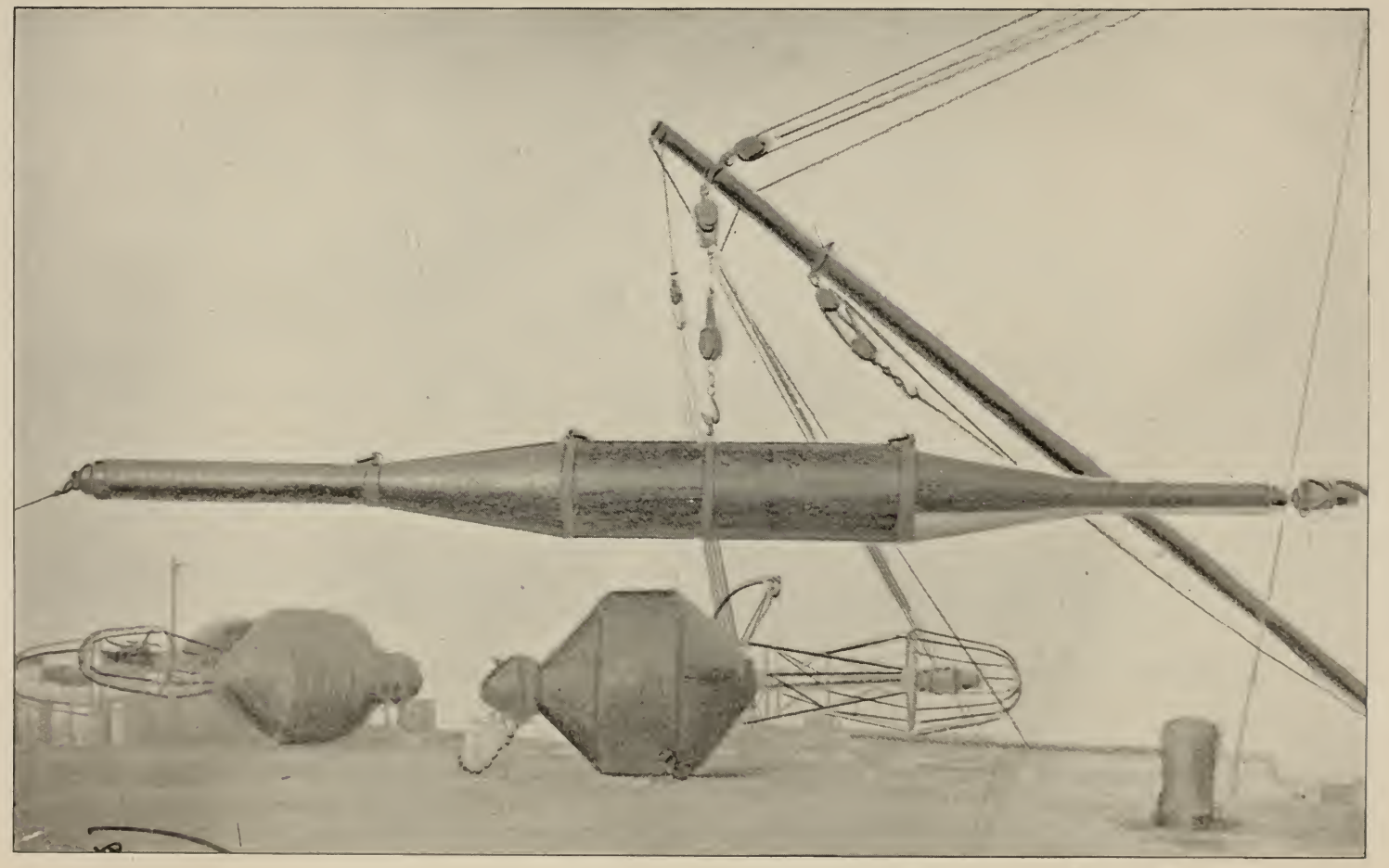
Phare de Cap Mudge, C.B.

Steamer "Bayfield," du Service Hydrographique.

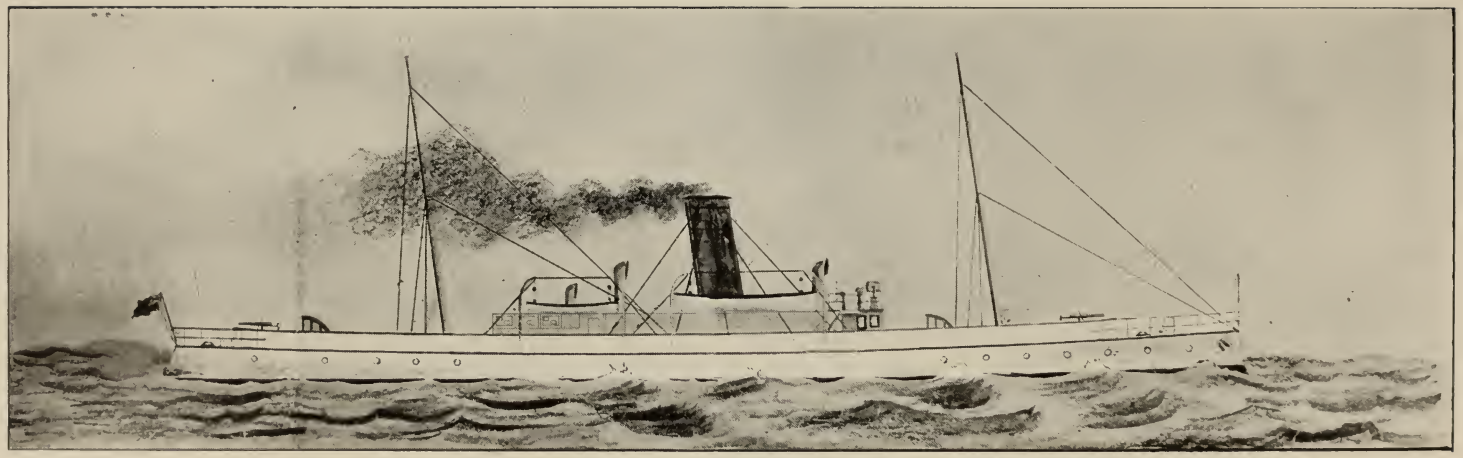
Relèvement d'une bouée mal placée dans la Colombie Britannique



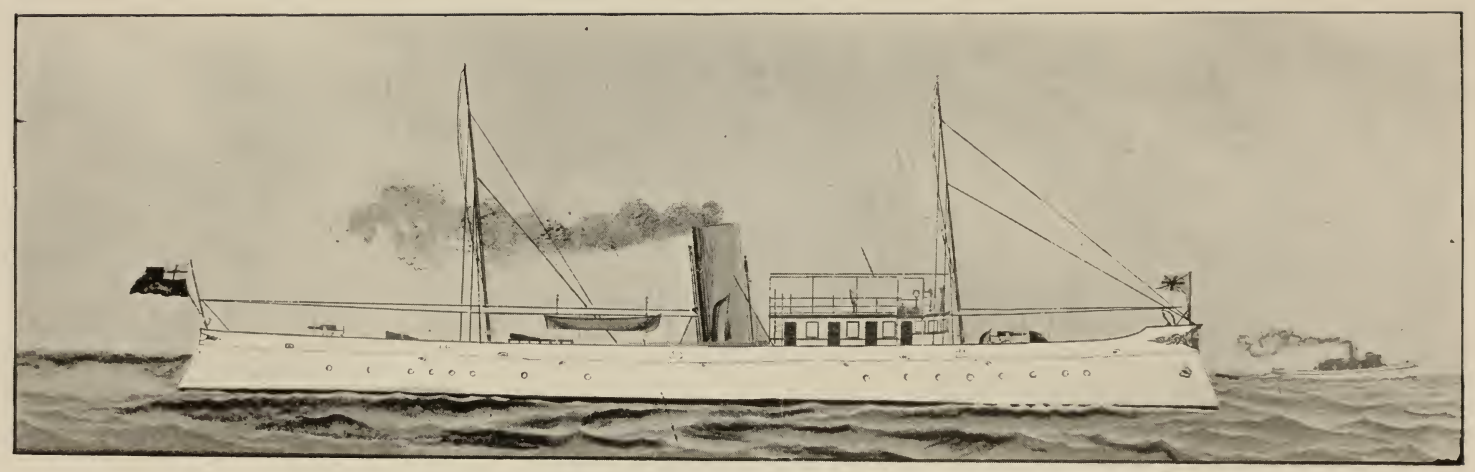
Diaphone et Sirène.



Une bouée à gaz pour la mer ou la glace.



Croiseur garde-pêche maintenant en construction à Barrow-on-Furness, destiné au service côtier de l'Atlantique.



Croiseur garde-pêche maintenant en construction à Toronto, destiné au service de mer et d'eau douce.

DOCUMENT DE LA SESSION N° 21a.

RAPPORT ANNUEL DE LA COMMISSION DE GÉOGRAPHIE.

NOTE.—Après l'impression de l'index, l'on décida de remettre à l'année suivante la publication du rapport ci-dessus.